

Vialle

Vialle vient de l'altération du mot latin : villa. A l'époque gallo-romaine, des colons vinrent s'installer autour de la villa d'un riche gallo-romain que remplaça sans doute le premier château de Muroi

- ✚ En 1225, le seigneur de Montgacon, Falcon III octroie une charte de franchise et autorise les habitants de Vialle à s'assembler.
- ✚ En 1517, le port de Vialle est construit aux frais de la cité de Maringues et en 1520, il est procédé à l'agrandissement de la voie qui va au port de Vialle.
- ✚ Le 17 mars 1630 vint s'embarquer à Vialle, pour se rendre à la capitale, l'évêque de Clermont.
- ✚ En 1685, à la révocation de l'édit de Nantes, il y eut de nombreux expatriés ce qui entraîna la décadence de Pont-Picot. Le déplacement du commerce fluvial de Pont-Picot à Vialle fut suivi par de nombreux voituriers par eau qui vinrent s'installer plus à proximité du nouveau port distant de trois kilomètres de Maringues.
- ✚ En 1702, un garde des gabelles de Vialle fut tué par des fausaulniers, contrebandiers sur le sel. C'est une ordonnance de Philippe VI de Valois du 20 mars 1340 qui a créé au profit du Trésor Royal, le monopole du sel dans tout le royaume. Chaque famille était taxée de manière arbitraire.
- ✚ En 1720, Vialle est l'un des treize ports fluviaux de l'Auvergne. Avant 1736, il n'existait aucun service régulier pour le transport des voyageurs, par eau. Pourtant une demande en avait été faite dès 1626, avec approbation des consuls de Maringues, mais le bon plaisir du roi en différa la création jusqu'en 1736 et ce ne sera pas à Maringues mais à La Mothe en Haute-Loire.
- ✚ En 1793, l'église de Vialle est condamnée, sans appel, à la démolition depuis le partage de la paroisse de Vialle entre celles de Maringues, Luzillat et Vinzelles. Les habitants de Vialle tentèrent de s'opposer à un tel démembrement et la demande de rattachement de Luzillat à Vialle fut refusée par Luzillat.
- ✚ En 1794, les ornements et ferrements des cloches de l'église de Vialle doivent être transportés à Thiers. Ce fut fait en Floréal (8^e mois de l'année révolutionnaire, du 20 ou 21 avril au 20 ou 21 mai), quant aux cordages, ils furent déposés en Prairial (9^e mois du calendrier républicain, du 20 ou 21 mai au 18 ou 19 juin) à Maringues.



** Vialle et la batellerie

- ✚ Pont-Picot, les Bravards (Moussouves), les Bressons (Maringues) et Vialle ont joué un rôle de premier plan dans l'économie de l'Auvergne.

Les causes de l'intense activité portuaire de cette zone de la rivière sont :

Le tirant d'eau de l'Allier assurant en ce lieu une navigation pendant presque toute l'année. Le tirant d'eau est la quantité, volume d'eau que "tire", déplace un navire.

la situation géographique de cette baronnie et la valeur de ses terres.

la présence d'une bourgeoisie très active qui sut profiter de ces circonstances auxquelles vinrent s'ajouter à une certaine période, les troubles et les guerres civiles se déroulant au centre du royaume et qui contribuèrent puissamment au développement du commerce des fers et des cuirs pour les armées. Au début du 18^e siècle, le négoce des denrées méridionales amenées en Auvergne à dos de mulets n'était plus entre les mains des seuls entrepreneurs de marine de Maringues. Pont-du-Château était devenu le principal port d'embarquement de ces produits. Par contre, les grosses exportations de céréales, le ravitaillement en grains de Paris et de diverses provinces bordant la Loire y maintint l'activité portuaire un certain temps. Voici ce qui a été enregistré au bureau de contrôle de Vialle.

- ✚ En 1725, 189 bateaux, 258 bateaux chargés de grains en 1726
- ✚ Le 5 septembre 1725, 3 bateaux, 500 sétiers de blé. Le sétier est une ancienne capacité de mesure pour les grains entre 150 et 300 l environ.
- ✚ Le 17 septembre 1725, 28 bateaux passent dont 17 chargés et 11 vides.

Dans la première moitié du 18^e siècle, les fonds publics provenant de la recette générale de l'Auvergne furent acheminés par voie d'eau à partir de Vialle ainsi un voiturier par eau nommé Giron, moyennant 400 livres par mois, transportait-il les fonds dans 2 bateaux escortés de 4 gardes jusqu'à la caisse du receveur général à Paris.

- ✚ A partir de 1736, un coche régulier partit à jour et heures fixés à l'avance pour le transport des personnes et des marchandises de moins de 50 livres. Mais l'extension du service de diligences qui avaient l'avantage de ne point s'engraver ruina peu à peu les coches d'eau qui disparurent au début du 19^e siècle.

Suite à des querelles entre voituriers qui assuraient les transports par terre jusqu'à la rivière et les voituriers par eau dans les années 1730, le commerce de Maringues se réduit à celui du grain pour l'Orléanais, la Touraine, la Bretagne lorsque ces provinces en manquent. L'activité de Maringues se tourne alors vers la batellerie. Puis vint la concurrence de Pont-du-Château, Ris, Puy-Guillaume et Vichy. Nouveau coup rude en 1759, un droit imposé sur les cuirs bouleversa les transactions et plus tard en 1786, un traité avec l'Angleterre permit d'anéantir les tanneries françaises et faire disparaître le fret qu'elles procuraient aux mariniers. Il y eut en plus des conflits sociaux entre les patrons chamoiseurs et leur personnel. Cependant, sous Louis XIV et Louis XV, les voituriers par eau s'enrichirent.

- ✚ De 1739 à 1747, le comportement d'un batelier de Vialle et de sa femme l'assistant, donna lieu à des plaintes si vives que le curé de la paroisse les fustigea vertement dans son prône, le jour de Pentecôte. Mal lui en prit car dès la fin de la messe, la femme du batelier s'avança "au balustre pour dire des sottises et proférer des menaces". Les plaintes : retard, mise en danger, absence pour traverser, corde usée, grossièreté, état d'ivresse, violence!

Au cours du 18^e siècle, 28 voituriers habitaient la paroisse de Luzillat, soit 19 à Luzillat même et 9 aux Moussouves, proche du port des Bravards, un peu en aval. 12 de ces entrepreneurs demeuraient à Vialle et 15 à Maringues.

- ✚ Jusqu'en 1792, les fers du Bourbonnais et du Nivernais destinés au Velay et à l'Auvergne arrivaient au port de Vialle par la navigation montante-
- ✚ En 1827, J Baudet-Lafarge fait un rapport à la Société royale des Sciences, Belles Lettres et Arts de Clermont-Ferrand pour se dresser contre le projet de construction d'un canal latéral à l'Allier et demander l'aménagement de cette rivière pour y maintenir l'activité fluviale L'Allier vers Maringues avait un suffisant tirant d'eau pour avalaison et remonte.
- ✚ En 1840, 2 bateaux chargés de vin provenant de la région viticole toute proche située sur la rive gauche de l'Allier pour aller vers Ivry-sur-Seine passent par Vialle. La même année, sur 28 189 tonneaux (un tonneau = 1000 kg) de charbon expédiés de Jumeaux, 46 sont déchargés à Vialle.

L'Allier n'étant pas navigable toute l'année, il faut des entrepôts mais ces constructions très rudimentaires ne présentent aucune garantie en cas de fortes crues.

Le mauvais état des chemins entre Brioude et Le Puy a donné de l'importance à Vialle qui a vu passer du poivre, des alcools forts, des toiles de coton blanches ou

peintes, les indiennes, de la mousseline et de la soie, le tout venant de Marseille.

Chaque année, 1000 à 1200 barriques (une barrique = 150 kg) de hareng ou de morue passent par Vialle. Ce port voit aussi du sel, de l'étain, du vin, du charbon, des pierres de Volvic, des fers, des merrains (bois de chêne fendu servant à la fabrication des tonneaux), du bois de chauffage.

Les types de bateaux passant à Vialle : bateaux à voile, sentines vergées (matées, ressemblant à des chalands), des lintres et des ratis, des barques à faible tirant d'eau par halage de bœufs ou de chevaux, les gabarres

Au 19^e siècle, peu à peu cesse le spectacle si vivant des allées et venues des embarcations à voile assurant la remonte des marchandises comme le fer et le sel et le passage des bateaux dirigés à la perche faisant enregistrer la nature, le poids ou le volume de leurs cargaisons à Vialle avant de partir en avalaison vers Nantes, Paris ou Rouen. Ainsi avec la fin de ce va-et-vient, avec la disparition du brouhaha et de l'intense animation provoquée par toutes les opérations précédant le départ des flotilles qui devaient, notamment pour les grains, préalablement "planchéier" les bateaux, recevoir les charretiers du marais amenant les céréales, embarquer les marchandises, recruter les équipages, rassembler les agrés et les provisions de bouche, grande due être la consternation sur les rives de l'Allier dans l'ancienne baronnie de Montgacon! Cette mort est due à l'implantation du chemin de fer.



A propos des bateaux

C'est à Brassac, Brioude et à Moulins que sont fabriquées les embarcations, des sapinières, à partir de 1670. Ces sapinières, entièrement en sapin, ne faisaient qu'un seul voyage. Elles étaient vendues et dépecées en arrivant. Elles n'étaient donc assemblées qu'avec des chevilles de sapin, pas de ferrures que pour les avirons et ce qui était indispensable. Il fallait à peu près 10 sapins pour faire une sapinière.

En fait, il existait 4 types de bateaux :

- * les sapinières : 23 m de long, 4 m de large, 25 000 kg de charge
- * les recettes : 15 m de long, 3 m de large, 15 000 kg de charge
- * les gabarres : 10 m de long, 2,5 m de large, 12 000 kg de charge
- * les toues ou bachots : 8 m de long, 1,5 m de large, 2 000 kg de charge

Les 2 dernières n'étaient utilisées que pour les petites distances.

* Les formes des bateaux :

arrière carré, clos par une cloison transversale.,

proue plus étroite dont le fond se relevait à angle obtus, pourvu d'un trou rectangulaire permettant le passage des cordages (la garre servant à amarrer les bateaux sur la rive, la commande utilisée lorsque les sapinières marchaient en train pour les relier les unes aux autres, le Verdon (83 m) indispensable au halage, la patouille pour orienter la sapinière (longue et forte perche en sapin de 6,5 m à 7,8 m passée dans le trou ménagé dans la proue et manipulée comme une godille). Une partie de cette proue était pontée pour faciliter l'usage de l'ancre en fer, posée à l'avant, toujours prête à servir, manœuvrée avec un gros câble de retenue. Les plus grandes ancres pesaient 32kg (2,1 m x 0,86 m). Il fallait 2 marinières pour les manipuler.

Le fond de la sapinière était constitué de râbles (traverses). L'armature de la sapinière comprenait des membrures appelées courbes, à angle droit, sur lesquelles on fixait soit à clin (les planches se recouvrent en partie comme des tuiles), soit à franc bord (planches ajustées les unes aux autres, champ contre champ, les fortes planches du bordage.

A l'extérieur, on recouvrait ce bordage de planches en croûtes afin de les protéger des heurs. A l'intérieur, les interstices étaient calfatés de mousse filée en gros cordeaux. Des arronçoirs, formés de planches solides taillées en dents de scie fixées à des hauteurs différentes de chaque côté sur les bardages avant et arrière, permettaient des manœuvres rapides lorsqu'il fallait éviter un obstacle inattendu à faible distance de l'avant du bateau.

* En cas de danger, les mariniens saisissaient la bourde (bâton de lican, bâton de marine, bâton de quartier). C'est une forte pièce de bois longue de 4 m, ferrée d'un bout pour la protéger et pour la lester en rendant plus rapide sa descente vers le fond et munie à l'autre extrémité d'une poignée. Le bout ferré était rapidement enfoncé dans le lit de la rivière et le bâton coincé dans la dent d'arronçoir convenable. Poussée par le courant contre le bâton de lican, la sapinière déviait de sa route.

* Avant la révolution, c'étaient des "petits officiers de ville" qui devaient vérifier qu'aucun bateau propre à la navigation soient déchirés. Des ouvriers achetaient les bateaux hors d'état de servir, les déchiraient et en vendaient les planches. Ce travail était fait dans des lieux déterminés, selon des ordonnances de police, sous peine de 100 livres d'amende et de la confiscation des bateaux ou débris si le démantèlement était effectué au mauvais endroit. Il fallait payer pour chaque embarcation déchirée, un droit de 11 livres. Jusqu'à l'arrêt de la batellerie d'Allier, la profession de déchireurs de bateaux était comprise parmi les contribuables assujettis aux contributions directes. Fréquemment les mariniens convoyeurs procédaient eux-mêmes au déchirage des sapinières.



* Le halage était effectué à col d'hommes ou à l'aide de chevaux, ânes, mulets et bœufs Il fallait 30 haleurs pour 2 bateaux accouplés. Une corde de 83 m (le Verdon) était attachée par son milieu à la proue du bateau et aux extrémités de laquelle se nouaient de larges sangles que les hommes se passaient à travers la poitrine.

Les mariniers

* Devise des mariniers de l'Allier :

"Si vilains sur terre

Seigneurs sur l'eau nous sommes."

Les mariniers de Vialle habitaient dans les hameaux allant des Moussouves à Crevant-Laveine.

Le monde des mariniers est un monde à part. Des récits enthousiastes, des médailles, des exvotos aux formes particulières, des chansons racontent ce monde.

* Le costume des compagnons mariniers : un court bリアud serré dans une large culotte de droguet de grosse toile ou de velours, laissant libres les entournures. Chape de pluie avant le 18^e siècle remplacée par une coiffure imperméable à larges bords. Foulard et ceinture rouges. Au 19^e siècle le bリアud est bleu piqué de blanc. Cheveux tressés en cadennettes, boucles aux oreilles avec une ancre de marine ou un petit bateau suspendu. Tatouage aux bras et à la poitrine d'une ancre Favoris et barbe. Pieds nus sur le bateau.

Un tonnelet, le bousset contenant l'eau de vie, remontant après les coups durs ou pour soigner les plaies accompagnait le marinier. Une caissette, un petit coffre était rangé dans la cabane pour déposer le passeport, la monnaie, la chemise de rechange.

* Le langage des mariniers :

Ils ne portaient pas, ils "levaient l'ancre".

Ils ne perdaient pas leur temps, ils "plantaient des balises".

Ils ne changeaient pas de direction, ils "viraient la piautre".

* La nourriture des mariniers

Gros buveurs, particulièrement du ramequin, un remontant à base de vin chaud, fortement sucré avec de la cannelle, se nourrissant de produits de braconnage, de poissons (carpe farcie), d'escargots.

Viande hachée et marinée. Viande séchée, accrochée à l'extérieur de leur carrée, cabane servant de cuisine, de dortoir. Cuisson dans une caisse remplie de terre ou sur une dalle carrée.

* Pendant la révolution, ils ne furent pas du côté des révolutionnaires ni du remplacement des fêtes traditionnelles (joutes, courses, feux d'artifice, danses, bals, mât de cocagne) par les fêtes civiques.

** Extrait du livre « L'ancienne batellerie de l'Allier et de la Dore de Langeac à Nevers. Edition De Borée200 , M Mondanel



ENVIRONS DE MARINGUES — LE PASSAGE DE L'ALLIER A VIALLE