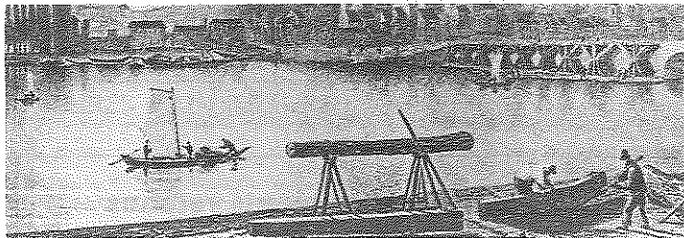


UN PEU D'HISTOIRE

Depuis la préhistoire jusqu'au 19^e siècle, à côté des pistes, des sentiers, des chemins, des routes, l'eau (mer ou rivière), restera la voie naturelle essentielle pour le déplacement des biens et des personnes. Très "enclavée" déjà, loin de la mer, l'Auvergne possède une rivière irrégulière capricieuse certes, mais qui, pendant des siècles, a joué un rôle primordial dans l'économie de la région : La Loire considérée au 16^e et 17^e siècles comme "la première voie navigable de France" n'avait-elle pas comme affluent "l'Allier charriant le plus gros trafic".



Pendant cette longue période de l'histoire, la navigation fluviale attira l'intérêt du pouvoir central : on sait que François 1^{er} puis Henri IV souhaitaient rendre l'Allier navigable jusqu'à Issoire. En 1669 Colbert demanda d'établir un devis afin d'aménager le cours de cette rivière en amont de Pont-du-Château. Le projet de construction d'un canal latéral devant desservir Clermont qui avait déjà été suggéré par Catherine de Médicis, fera, à maintes reprises, l'objet de discussions passionnées entre le Conseil Général du Puy-de-Dôme, la Chambre de Commerce et les Ponts-et-Chaussées. Finalement en 1909 l'administration mit discrètement le projet aux archives : le chemin de fer monopolise alors l'attention et les finances des pouvoirs publics.

MATERIEL ET EQUIPEMENT

A côté de ces propositions ambitieuses et souvent sans réalisations pratiques, sur le plan local, on aménage sans relâche le cours de la rivière : draguage, balisage, entretien des chemins de halage, construction de ports. Ces dernières installations aussi rudimentaires fussent-elles, étaient fort recherchées. Au 14^e siècle on retrouve "Lymons" (Limons) sur la liste des ports à péage. En 1454 sur 700 à 800 livres que rapporte la seigneurie de Bessat, 240 proviennent du port. A Crevant après 1600, les revenus de l'installation sont partagés entre le Duc de Bouillon et l'Abbesse de Laveine.

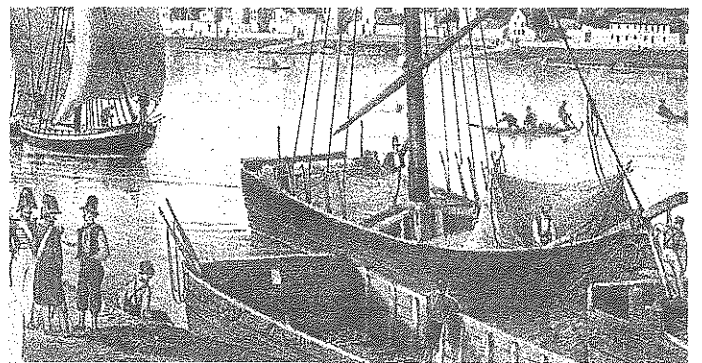
L'utilisation de la voie d'eau est facilitée par la rela-

tive simplicité du matériel employé : du tronc d'arbre, du radeau, de la pirogue aux barques plus ou moins perfectionnées, tout fut tour à tour adopté.

LES HOMMES DE L'EAU

La rivière procura pendant des siècles les ressources à toute une population. Il y avait d'abord ceux qui vivaient sur l'eau : "bateliers", "mariniers", "voituriers par eau", "mariniers par terre", entrepreneurs de marine, riches marchands propriétaires de bateaux ou pauvres "compagnons de rivière" ils représentaient une partie importante de la population. A Limons au 18^e siècle les 2/3 des habitants sont des "gens de rivière" mais il est vrai qu'en 1851 on ne recense plus que 18 mariniers dans ce village d'environ 1400 habitants. Ces chiffres suffisent à montrer le déclin rapide de la battellerie de l'Allier au 19^e siècle.

Au temps de la prospérité, "forts et lents, boucles de cuivre ou d'or aux oreilles", peau tatouée, portant "bliands" (blouse) large culotte de toile ou de velours, chapeaux à larges bords, les mariniers avaient "belle allure". Buveurs de vin et mangeurs de poisson, ils savaient ajouter à l'ordinaire les civets de gibier braconné aux haltes nocturnes, les grillades de lard, les boulettes de viande... Et quand la fatigue les terrassait, la "gniole remettait les sangs en place".



"Francs lurons, coureurs d'aventures, flibustiers d'eau douce" ils affichaient un langage rude émaillé de jurons, de plaisanteries grivoises, appréciés semble-t-il au pays de Rabelais. On relate que les lavandières nombreuses sur les rives et baptisées par eux "poules d'eau" ne se privaient pas de les interpeller sous le nom de "chi dans l'eau" devenu le surnom plus généralisé de "chidanliaux".

A une période où on ignorait le "SMIC" le salaire d'un simple marinier s'établissait en 1694 aux envi-