

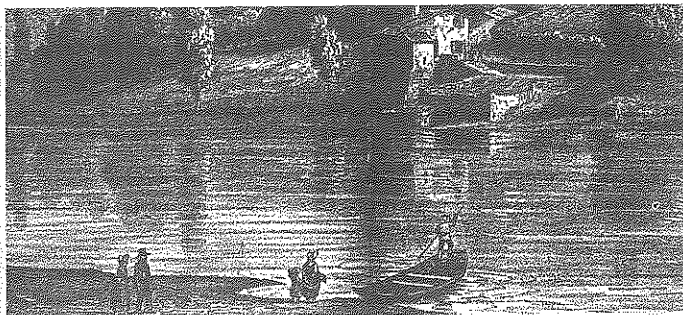
## L'ALLIER AU COURS DES SIÈCLES

rons de 40 livres, ceci représentant deux fois celui d'un ouvrier terrien. Une journée en 1827 était payée 7,50 F + 1 F de nourriture. Mais les revenus étaient fort variables : le propriétaire de bateaux, recrutant les équipages, achetant et revendant les denrées transportées avait une situation fort enviable : on cite à Maringues le cas d'un nommé Forget ayant pu acquérir à Pagnant 600 stérées (212 hectares environ) des riches terres de Limagne.

Entre les voyages, le baluchon sur l'épaule, le pécule cousu dans la doublure du vêtement, le batelier revenait à pied, apportant aux fermes où ils logeaient joie, gaieté, chants et nouvelles de Paris. Il retrouvait sa maison dans le village au bord de la rivière. Ainsi "dans la baronnie de Montgascon, pour desservir les ports de la région, une population d'hommes de l'eau s'entassait dans les hameaux allant jusqu'à Crevant.

### L'ACTIVITE ARTISANALE

Le transport fluvial entraînait une activité artisanale étonnante. Dès 1670 des "charpentiers en bateaux" offraient leur service à Brassaget (près Brassac). Mais bientôt Jumeaux devint une redoutable concurrente : en 1756, 150 charpentiers y livraient 1756 barques ; En 1790, 285 artisans fournissaient 2500 embarcations. Ces fameuses "Sapinières" longues de 20 m en moyenne et fières de pouvoir porter de 25 à 40 tonnes. Leur vie était hélas éphémère puisqu'à destination, Paris en général, elles étaient "déchirées" et vendues pour la valeur du bois. Toute la région bénéficiait de cette industrie : la forêt fournissait ses sapins (10 arbres pour une barque). "Des trains de radeaux" acheminaient vers Nantes et St-Nazaire les troncs destinés à devenir les mâts de la marine.



Bûcherons, scieurs de long, équarisseurs préparaient le bois que les voituriers à bœufs ou à chevaux transportaient vers les ateliers ou les ports d'embarcation. Les femmes et les enfants procuraient des quantités de mousse utilisée en cordons pour calfater les joints. D'autres artisans travaillaient le chanvre afin de fournir les cordages utilisés pour le maintien des marchandises, les manœuvres et surtout pour la rude besogne du halage. Tributaires de la rivière les meuniers faisaient tourner les meules aux multiples usages : moulins à farine, moulins à scie, moulins à foulons, à huile, à chanvre etc...

### LA PÊCHE

La pêche offrait aussi une ressource non négligeable.

C'était une activité lucrative pour un certain nombre de professionnels transportant "sur bateaux à vivier" le poisson pour les villes et jusqu'à Paris. A côté du brochet, de la perche, de la tanche, de la carpe etc... l'Allier offrait en abondance le saumon, 347 avaient été pêchés à la pelière de Pont-du-Château dans la saison de 1751 et ceci pour une valeur de 3369 livres. Pour le simple riverain aux minces ressources le poisson représentait un sérieux apport. Par nécessité ou par goût du risque il braconnait et devait souvent lutter afin de garder cet avantage. En 1733 à la suite "d'une délibération des habitants de Crevant" "l'intendant leur permet de soutenir le droit de pêche qu'ils prétendaient sur l'Allier jusqu'à sentence définitive" car Mr de Sauvagnat possédait "des titres incontestables" pour s'adjuger ce privilège. Il faut espérer que "la sentence définitive" n'ait jamais été prononcée.

### L'ACTIVITE COMMERCIALE

Mais le trafic sur l'allier reste l'activité primordiale et cette importance est essentiellement fonction des marchandises à transporter : on reste étonné par leur quantité et leur diversité.

Les bois des forêts (200 "trains de bois" sont partis la même année de Pont-du-Château pendant que la Dore en livrait 80). Les céréales et le chanvre de Limagne, le vin des coteaux occupèrent une place importante dans ces expéditions. Maringues au 18<sup>e</sup> siècle conserva la plus grosse exploitation de céréales de la région par les ports de Joze, Tissonnières, Crevant, La Terrasse, Les Bressons, Vialle. On relève qu'en 1725, 13 bateaux de froment partaient du port de Crevant en direction de Paris et en 1842 le Puy-de-Dôme expédiait deux cent mille hectolitres de blé vers Tours, Paris et l'Espagne. En 1752, 240 bateaux de vin descendus de l'Allier franchissaient les écluses du canal de Briare. En 1837 on signale à Moulins un bateau en provenance de Crevant avec un chargement de vin destiné à Nevers. Les fruits de la région clermontoise, abricots, reines-claude, pommes mais aussi fruits confits empruntaient la même voie. La vente des fruits confits dont Paris avait le monopole représenta en 1850, 2 millions de francs or. Sur 250 bateaux de pommes chargés aux Martres-de-Veyre en 1840, 3 livrés à Crevant, 3 à Limons, 12 à Vichy. L'Auvergnat dit-on n'a jamais laissé rien perdre; aussi chargea-t-on à Parentignat en mars 1825, 30 bateaux des glaces formées à la surface de la rivière. Elles allèrent rafraîchir les boissons des cafés parisiens, heureux temps où la pollution était ignorée !... L'Auvergne par sa situation est une plaque tournante entre les rives méditerranéennes, l'Atlantique et le Nord du Royaume. De Marseille les chemins par l'Ardèche vers Le Puy aboutissent en grande partie à Maringues par le bac de Crevant. A dos de mulets, sur chariots à bœufs arrivaient épices, café, camphre, cannelle, thé, chocolat, citrouille, concombres etc... Des entrepôts de Maringues, les plus gros de la région au 17<sup>e</sup> siècle, ces denrées reprenaient la rivière en direction de l'ouest et du nord.