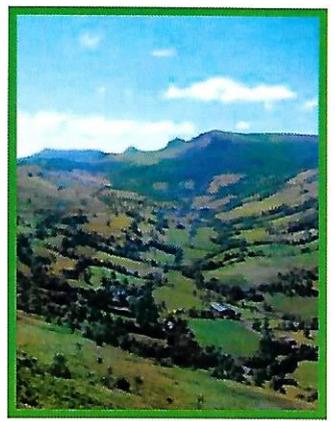


La Vallée du Mars au fil du temps.....



N° 7

Juillet 2010

Prix : 2 euros

SOMMAIRE

Informations en bref p 2
« Hier et aujourd'hui » p 2

Sur les routes de Haute-Auvergne

Articles et photos p 3 à 7

- Construction des routes
- L'enclavement de la Vallée du Mars
- les moyens de transport
- Un tunnel sous le Puy-Mary ?

Les reines du Falgoux au
XIX^{ème} siècle p 8 - 9

Secret, lieu mystérieux
Un château, un troubadour p 10

Les migrations
Article de Jacques NAVROT p 11

Les châtelains de Saint-Vincent
au cours des siècles p 12

Patrimoine à sauvegarder :
Les moulins p 13 - 14 - 15

EDITORIAL

Qu'entend-on par « patrimoine » ?

La définition du dictionnaire scientifique nous indique :

« Le **patrimoine** est le bien collectif d'une communauté d'hommes qui témoigne de sa production culturelle qu'elle soit matérielle (bâti, objets, ouvrages...) ou immatérielle (paysages, savoir-faire, témoignages...) et dont la valeur irremplaçable pour témoigner de son histoire, nécessite qu'il soit transmis aux générations futures. »

Dans les faits, le patrimoine révèle les traditions que nous trouvons dignes de conserver. Il peut s'incarner dans une maison, un objet, un événement historique, un paysage, une danse, un chant, une croyance...

Notre défi consiste à récupérer toutes ces données, à les analyser et à les transmettre.

Chaque génération doit faire face à cette tâche.

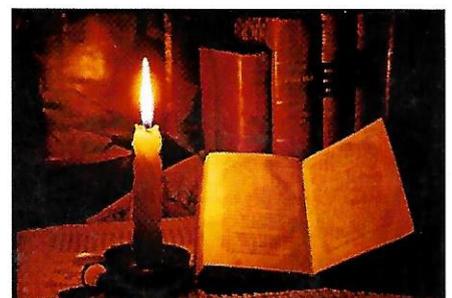
Nous remercions les rédacteurs d'articles, les auteurs que nous citons, sans oublier ceux qui acceptent de témoigner de la vie autrefois dans la vallée du Mars à travers leurs récits ou des photos.

Et, comme écrit sur une carte postale ancienne du Falgoux :

*« Toutjour, toutjour, moun pohis t'eimorai
E toutjour é pertout te contorai ! »*



Françoise PICOT
née FAUCHER



*Parler de nos ancêtres, c'est les faire revivre.
Ne rien dire, c'est les oublier !!*



INFORMATIONS EN BREF

Au hasard de mes lectures, j'ai trouvé dans un livre de **M. Jean-Paul RABOISSON**, « *Poèmes d'Auvergne et d'ailleurs* » (Editions de la Revue Moderne 1975) un poème et j'aimerais vous le faire découvrir ou redécouvrir :

*Le Mars est une rivière
Qui prend sa source au Puy-Mary;
Elle longe, belle et altière,
Une vallée verte et fleurie.*

*Son cours, à la fonte des neiges,
Est rapide et impétueux;
Sur les roches, elle se désagrège,
Dans un grondement furieux.*

*Mais, il fait bon y pêcher la truite,
Lorsque vient la belle saison;
Les pêcheurs qui près d'elle habitent
Jamais ne me démentiront.*

*La vallée qu'elle parcourt,
Du long sillon qu'elle trace,
Est belle comme l'amour;
Et s'appelle, bien sûr, vallée du Mars.*

La vallée du Mars, hier et aujourd'hui



Voilà une photo très ancienne.
Elle a été prise au début du XXème siècle devant l'église du Falgoux.
(source : archives du Cantal) et l'on peut y voir l'abbé GELY.

Qui peut reconnaître les paroissiennes ?



L'Abbé GELY (sur sa voiture) nous a transmis de nombreuses photos de la vie quotidienne.



Nous remercions **M. JP. ALBESSARD** pour nous avoir transmis cette photo.

Elle a été prise probablement à la Maison des Templiers à Salers qui était au début du XXème siècle une école ou un pensionnat pour jeunes filles.

Le portait de sa grande tante, Jeanne ALBESSARD (rang du haut, la 1ère à droite) a été rajouté.

Il est très probable que d'autres jeunes filles de la vallée du Mars se trouvent sur cette photo.

Sur les routes de Haute-Auvergne du XVII^{ème} au XIX^{ème} siècle

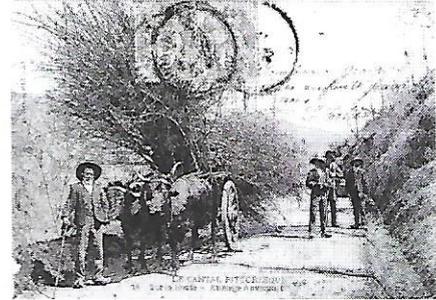
Source : service éducatif des archives départementales du Cantal (Aurillac 1987)

Les moyens de déplacement

On se déplace à pied parce que l'on est pauvre ou par souci d'économie. En effet, l'entretien d'une monture coûte cher : pansage quotidien, referrage régulier... Pour un long voyage, on peut toujours emprunter un cheval ou le louer (un voyageur à cheval parcourt environ 60 kilomètres par jour).

Pour de courts trajets (du champ à la grange, de la ferme au marché...) et lorsque l'état des routes le permet, il arrive que les marchandises soient transportées en chars ou en charrettes mais le plus souvent au XVIII^{ème} siècle, elles voyagent à dos de cheval ou de mulet.

Dans le langage de l'époque, **un voiturier** est celui qui fait le transport des marchandises. La mention de **bouvier** peut donner à penser que le transport est effectué en charrettes.



Au XIX^{ème} siècle, le réseau routier du Cantal est enfin suffisant pour recevoir des voitures et les premiers règlements apparaissent.

- L'Echo du Cantal, le 10 décembre 1834 rappelle l'obligation pour les chars et les charrettes de porter une plaque (le défaut de plaque est puni d'une amende).
- Suite à un avis, Messieurs les Maires du Cantal sont priés de faire respecter cette loi :
« les routiers, voituriers, charretiers sont tenus de céder la moitié du pavé aux courriers de la malle-poste et aux voitures publiques, sous peine de 50 francs d'amende ».

La circulation des personnes et des marchandises connaît des entraves nombreuses qui nuisent au développement du commerce. Péages et octroi remontent au Moyen-âge. En 1798, on crée les « barrières » et on rétablit l'octroi qui jusqu'en 1948 continuera à fournir aux villes une part importante de leurs ressources financières. Les « barrières » permettaient la perception d'une taxe d'entretien des routes.

Tout conducteur de véhicule, cheval ou mulet, monté ou chargé, bœuf attelé, est redevable de cette taxe selon un barème très compliqué. Elle rencontra une forte opposition de la population.

Hôtes et auberges

L'auberge ne se contente pas d'offrir le couvert et un gîte parfois très rudimentaire, c'est là que le colporteur, l'ouvrier ambulante, le voiturier a ses habitudes, dépose ses marchandises ou traite ses affaires.

L'hôte est au courant de toutes les nouvelles locales et joue souvent un rôle d'intermédiaire.

Le cabaretier (qui ne servait à l'origine que du vin) joue un rôle similaire.

Au bord des routes, il arrive que l'aubergiste sert aussi de maréchal-ferrant.

Notice sur les routes et les chemins vicinaux dans l'annuaire statistique du Cantal en 1817

« Les routes du Cantal sont dans l'état le plus déplorable pour ainsi dire impraticables pendant une grande partie de l'année.

Le triste état des grandes routes laisse entrevoir celui des chemins vicinaux complètement négligés ».

Les chemins vicinaux sont divisés en chemins de grande, de moyenne et de petite communication.

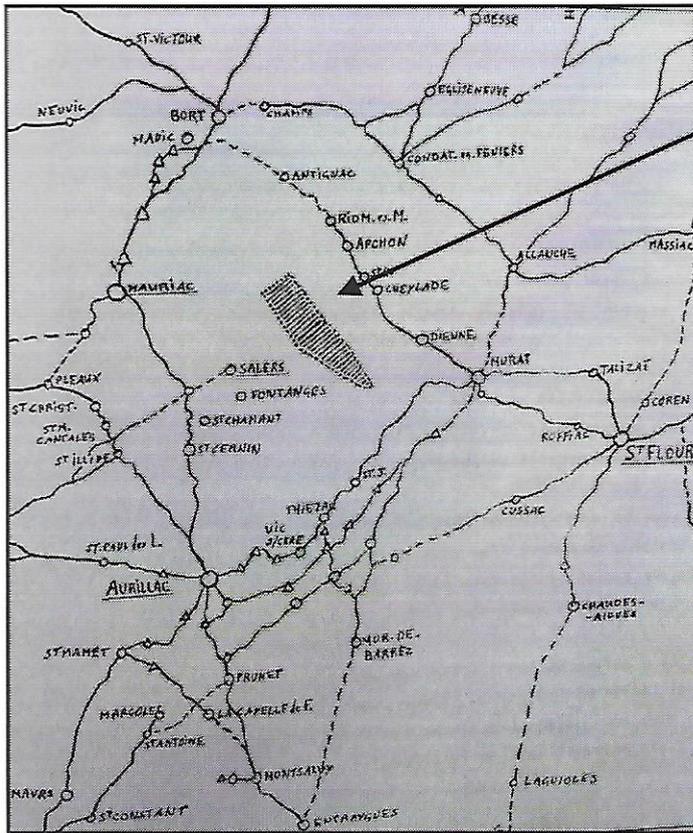
Citons les chemins de grande communication suivants :

Du Falgoux à Pons, de Riom au col de Néronne, d'Anglards à Mauriac.

Ces chemins sont à la charge des communes.

Les voyages sont longs et dangereux. Le brigandage, la rudesse du temps, les accidents de parcours sont des risques quotidiens.

L'enclavement de la vallée du Mars



Le problème des communications, un obstacle à la vie économique

L'enclavement de la vallée du Mars, si évident quand on regarde la carte des voies de communication en Haute-Auvergne, est bien la cause majeure de son isolement économique et social.

Aucune route ne passe par la vallée, seulement de modestes chemins muletiers, impraticables la majeure partie de l'année.

Dans une requête, les habitants de St Vincent et du Falgoux exposent « que le chemin qui tend de Murat à Mauriac a été de tout temps impraticable et qu'il l'est totalement devenu par les ravines, écroulement de terrain et pierres qui l'ont comblé ». Or, ce chemin est le seul à pouvoir être considéré « d'importance » dans la vallée.

Les habitants expliquent à plusieurs reprises les fâcheux désagréments et manques à gagner qui en résultent pour l'économie. Ainsi, les marchands étrangers ne peuvent plus se rendre dans les foires et acheter leurs bestiaux et fromages, qu'eux-mêmes ne peuvent conduire et faire « voiturier » ailleurs en raison de ces difficultés d'accès....

Situation de la vallée du Mars par rapport au réseau routier Imbertis : le réseau routier de l'Auvergne au XVIIIème siècle

Le seul axe important de la Haute-Auvergne est la route Clermont-Aurillac par Bort et Mauriac et elle évite tout le centre montagneux du pays.... La vallée du Mars est toujours contournée et le restera tout au long du XIXème siècle, malgré l'amélioration des chemins du Puy Mary. Aucune voiture ne peut parvenir au Falgoux au XVIIIème siècle. De plus, le débouché de la vallée sur la Sumène et vers Bort en fait un goulot peu franchissable.

Les modestes chemins des plateaux ne peuvent aider au désenclavement. Le problème est si aigu qu'il figure, comme les impôts, au premier rang des revendications des habitants. Les cahiers de doléances en livrent la plus véhémente manifestation. Les auteurs mentionnent que la route principale « fait le tour du pays » de Clermont à Clermont « sans que le diamètre soit pourvu de chemins ».

Dans un texte d'observations des contrôleurs, un de ceux-ci se déclare surpris que la richesse des bois de cette vallée ne puisse être mieux exploitée à cause de l'absence des voies de transport.

Mais ce qui semble le plus irriter les habitants, c'est la corvée qu'on leur impose de moins en moins en travail mais en argent. En effet, la corvée exige d'eux qu'ils travaillent sur l'axe Clermont-Aurillac, une voie qu'ils n'utiliseront jamais, et qui est très éloignée de leur domicile, soit une perte de temps et de travail nécessaire à la culture.

Une autre requête nous est livrée : « les habitants ne peuvent se procurer les denrées nécessaires à leur subsistance et les fromages de montagne diminuent beaucoup de leur valeur réelle par les frais et longueur de leur transport aux villes aboutissantes aux grands chemins ». De plus, les habitants hésitent à se rendre aux sièges royaux de ressorts trop lointains.

Le texte et la carte ci-dessus sont extraits de la thèse effectuée par **Luc MAZUEL** en 1985

Source : Bibliothèque universitaire Rue Bardoux à Clermont-Ferrand

« La haute vallée du Mars au XVIIIème Siècle. Les hommes et la terre.

Les Paroisses de St Vincent et du Falgoux sous l'ancien régime. »

Je remercie Lucienne et Claude PIGOT qui m'ont permis d'avoir accès à cette thèse en la photographiant à la bibliothèque de Clermont-Ferrand.

Souvenirs d'un médecin rural à Anglards de Salers par Jean DESCOEUR Revue de la Haute-Auvergne (1998)

« Jusque vers 1850-1853, il n'y avait pas de route de Mauriac au Falgoux ; il y avait des bouts de chemin et des coudercs. On traversait des coudercs, puis on retrouvait un bout de chemin. Les gens de Maleprade ne voulaient pas donner de terrain et les registres de délibérations d'Anglards sont pleins de pétitions, de contre-pétitions et de protestations contre le bon terrain qu'on va prendre....

La sagesse l'a emporté. La route de la vallée du Mars s'est faite. Et les gens du Falgoux ont pu descendre pour livrer leurs fromages tranquillement à Mauriac. Ils descendaient avec des charriots de bœufs..... On mettait le fromage sur des charriots à deux bœufs et on mettait deux ou trois jours pour aller à Mauriac. On s'arrêtait à Pons, chez Brun. Il y avait un relais....

Quand on montait dans leur grenier, il y avait encore les bas-flancs où couchaient les routiers qui allaient à Mauriac et qui, avant d'attaquer la côte, cassaient la croute, couchaient là et repartaient le lendemain matin.

La route qui allait à Trizac et à Riom a été faite à peu près au même moment.

Routes pleines d'insécurité, parce qu'il y avait aussi dans les registres d'Anglards des histoires de marchands de bestiaux qui reviennent avec de l'argent et qui doivent être armés s'ils veulent revenir à Trizac la nuit par la route.

On ne se rend pas compte que l'insécurité ne date pas d'aujourd'hui »

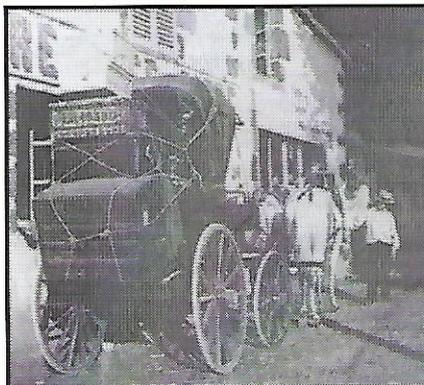
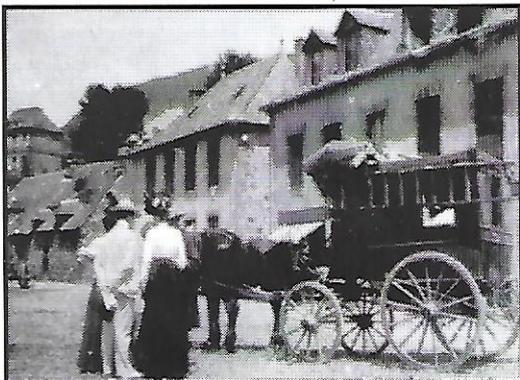
Dans son livre, « Auvergne de nos racines », Jacques MALLOUET décrit avec précision les véhicules qui circulaient autrefois dans nos vallées.

Quelles sortes de véhicules parcourent les routes cantaliennes ?

Les voitures publiques peuvent être classées en deux catégories selon la nature de leur parcours : grande ou petite distance. Dans le premier cas, des relais sont établis en moyenne toutes les huit lieues de terre (une lieue de terre équivalent à 4,444 kilomètres) soit 35,5 kilomètres. La chaise de poste est une voiture à châssis suspendu, tirée par 2 chevaux. La diligence, plus lourde, demande quatre solides percherons et transporte de dix à douze voyageurs, dans des conditions de confort et de rapidité précaires.

Pour les petites distances, (environ 12 lieues de terre) deux voitures partent à la rencontre l'une de l'autre et font demi-tour après avoir échangé voyageurs et marchandises, parcourant ainsi une cinquantaine de kilomètres pendant la journée.

Il est évident que si le relief est particulièrement accidenté, les relais sont plus nombreux et des chevaux sont attelés en renfort pour gravir -et redescendre- certaine côtes...



Ces photos de malle-poste ont été prises au Falgoux au début du XXème siècle.
Nous remercions M. Jean RONGIER de nous les avoir transmises.

De nombreuses cartes postales ont illustré le départ du courrier ou le départ de l'autobus au FALGOUX. Des personnes ont été identifiées.



André Dumas, avec sa malle poste, assure le service du courrier du Falgoux à Mauriac. Le départ s'effectue devant l'hôtel Labourel aujourd'hui disparu mais l'immeuble existe toujours (maison Ferrand).

La femme sur le seuil de la porte serait Mme Labourel, M. Dumas tient le fouet. A ses côtés, est assis M. Fabre (boulangier) avec, sur ses genoux, sa fille Elise.

Derrière, l'enfant avec le bras en écharpe est André Gibert qui épousera plus tard Elise Fabre.

Louis Vizet est debout derrière la voiture.

M. Géraud BRUEL, de Mauriac, demande le 16 mars 1911 une autorisation pour ouvrir la ligne Mauriac-Le Falgoux par la vallée du Mars. Ce service sera assuré à partir de 1917 par André DUMAS du Falgoux.

Devant l'autobus de gauche à droite :

*Marguerite FAU (qui deviendra Mme LOCHE),
Augustine RISPAL (Mme AUBERTY),
Mimi CHAMBON (2ème plan),
Berthe VIZET (Mme ROBERT),
X. (avec son chien),
Félix CHAMBON,
Gaston VIZET (assis),
M. CHAULET (le laitier),
M. CELIER (le garde forestier)
et Thérèse GEORGES.*



En juillet 1945, le conseil municipal de Saint-Vincent expose la gêne et le préjudice considérables causés à la population par le fait que **le service d'autobus postal** du Falgoux à Mauriac et qui dessert la commune de Saint-Vincent, n'est effectué que trois fois par semaine. Cela entrave la bonne marche de tous les services publics et cause une gêne aux habitants de la commune. Le conseil municipal sollicite de l'autorité supérieure de prendre les mesures utiles pour que le service d'autobus postal du Falgoux à Mauriac et qui assure en même temps la correspondance avec la gare de Mauriac, seule gare ravitaillant la commune de St Vincent, soit effectué tous les jours ouvrables de la semaine.

Source :

Délibérations municipales de St Vincent de Salers

M. **Jack ROGER** avait retrouvé dans les registres de délibérations municipales de St Vincent le projet de construction **d'un tunnel sous le Puy-Mary**.

Un article avait été fait dans la revue « les amis de St Vincent » dont vous trouverez la retranscription ci-dessous.

Le 14 novembre 1875, le conseil municipal eut à débattre du projet « d'un tunnel ou d'un double tunnel qui ferait communiquer les vallées du Mars, de la Santoire et de la Jordanne »

A l'unanimité, le conseil fut d'avis de demander la construction d'un tunnel en Y, percé sous le pas de Peyrol. L'entrée devait être ouverte du côté du Falgoux, et les sorties devaient se diriger l'une sur Mandaille et l'autre sur La Vigerie.

« Ainsi, on supprimerait d'un seul coup toutes les profondes vallées qui séparent Mauriac, d'Aurillac et de Murat; et à l'abri du mauvais temps, on pourrait aller en toutes saisons, dans neuf à dix heures, de Mauriac à Murat » (extrait du registre du conseil municipal)

Ce tunnel était aussi demandé en considération du fait « *qu'il serait difficile et couteux de continuer la route N°14 (1) à ciel ouvert, et plus difficile et plus coûteux encore de l'entretenir autour du Suc de la Tourte, à plus de 1500 mètres de hauteur* ».

Et encore, nos aïeux n'avaient-ils pas prévu qu'un jour, cette route serait en sens unique !

D'abord hostile à une participation financière de la commune, le conseil adoptait cependant, le 28 août 1876, l'attribution d'une subvention de 5000 Francs.

Hélas, le projet ne vit jamais le jour.

(1) la route N° 14 est en fait le chemin de grande communication reliant Mauriac à Murat.

Ci-dessous quelques explications sur ce projet de route qui a fait couler beaucoup d'encre

(sources : article de M. Jean-Louis Philippart paru dans la Revue de la Haute-Auvergne T 64 avril-juin 2002.

En 1821, pour la liaison Mauriac-Murat, trois itinéraires sont soumis à l'avis des conseils municipaux. Les deux premiers évitent la traversée du massif :

Depuis Murat, l'un passe à Dienne, St Hypolyte, Le Vaulmier, St Vincent, Anglards et Mauriac et fait 50,4 kilomètres.

L'autre, joint Murat à Mauriac par Dienne, St Hypolyte, Trizac, Auzers et Méallet soit 49,6 kilomètres. Un troisième itinéraire traverse le massif d'est en Ouest, emprunte la vallée de Dienne, passe au Falgoux puis St Vincent et Anglards. Cet itinéraire fait 46,5 kilomètres mais il ne passe pas par Salers.

En 1841, l'itinéraire traversant le massif du Cantal semble avoir la préférence. Le conseil municipal du Falgoux propose que la concession des terrains communaux soit gratuite si le chemin passe par le chef lieu de la commune et par la forêt Mary. Il accepte également que les arbres coupés dans la forêt pour le tracé du chemin soient vendus pour financer la construction de ce même chemin.

En 1850, les Ponts et Chaussées font une mise au point de la situation avec tous les points positifs et négatifs soulevés par les différentes communes.

En 1854, le préfet en fonction fait étudier le percement de deux tunnels mais en juin 1858, deux itinéraires à ciel ouvert semblent avoir la préférence du conseil général.

En 1862, le projet par le Col des Charpilles est adopté. En 1874, les travaux n'ont pas encore commencé.

En 1875, le projet des tunnels revient en force (voir article ci-dessus, conseil municipal de St Vincent).

En 1880, le conseil général examine un avant projet à ciel ouvert par le Pas de Peyrol et il est adopté à l'unanimité.

Le franchissement du Pas de Peyrol a été enfin réalisé et les travaux réceptionnés entre 1887 et 1890. Il a fallu 70 ans pour que le projet se réalise.

LES REINAGES DU FALGOUX AU XIX^{ème} SIECLE

Avant tout, une **petite définition** s'impose :

Qu'est-ce qu'un REINAGE ?

Ce mot ne figure pas dans les dictionnaires.

On le trouve dans le Dictionnaire Provençal Français par Frédéric Mistral.

Le **REINAGE** serait « *une sorte de mise aux enchères au cours d'une fête religieuse annuelle et l'adjudication au plus offrant, de droits et de titres divers, notamment de la dignité de Roi et de Reine* ». C'est une institution mi-religieuse mi-laïque. Dans le Cantal, le **REINAGE** a quelquefois pris le sens de fête paroissiale, sans allusion à l'acquisition d'un titre.

Qu'est-ce qu'un CONSEIL DE FABRIQUE ?

C'était autrefois une assemblée qui gérait les finances paroissiales. Elle était composée de douze « fabriciens » qui délibéraient sur la direction des affaires de la paroisse. Ce groupe de notables de la paroisse avait à sa tête un président, un secrétaire, un trésorier (appelés les « *Marguilliers* ») et des membres parmi lesquels le maire et le recteur étaient membres de droit. Les membres ordinaires étaient nommés par le préfet et l'évêque.

Les revenus étaient de deux ordres : les **rentes** assurées par les particuliers, nobles et bourgeois qui versaient régulièrement des dons importants et les **recettes extraordinaires** constituées d'offrandes. Les charges concernaient les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'entretien.

La loi de séparation de l'Eglise et de l'Etat de 1905 mit fin à ces conseils de fabrique.

JP. VERGER a retrouvé dans le presbytère du Falgoux le registre des reinages de la paroisse du Falgoux de 1837 à 1862 (manquent ceux de 1851 à 1861) ainsi que le registre des comptes du Conseil de fabrique de l'église succursale du Falgoux.

L'article ci-dessous est paru dans la revue « De branche en branche » (SAGHA).

Nous le remercions de nous avoir autorisé à le faire paraître dans ce bulletin.

LES DIFFERENTS REINAGES DU FALGOUX

Huit reinages se succédaient annuellement de la fin de l'hiver au début de l'automne.

Le premier de l'année était le reinage de St Antoine, suivi par celui de St Fabien. Début mai avait lieu celui du Saint-Sacrement et le 24 juin, l'été était fêté par le reinage de la St Jean. Puis, début août, le patron de la paroisse St Germain était à l'honneur.

La Vierge Marie avait deux reinages à son intention : celui de l'Assomption (15 août) et celui de Notre Dame du Rosaire qui était le dernier de l'année (15 octobre).

Entre ces deux reinages, avait lieu celui de l'exaltation de la Sainte Croix, le 14 septembre.

PERSONNAGES ET FONCTIONS DES REINAGES

Il y a peu de variations de personnages et de fonctions, à chaque reinage, on retrouve pratiquement toujours les mêmes.

On distingue :

- des personnages honorifiques

Le roi ou la reine (pour les fêtes consacrées à la Vierge), l'évêque, les officiers (nommés lieutenant ou lieutenant), les dames d'honneur.

- des personnages affectés à des fonctions

Le porte-enseigne, les porte-bannières avec leurs porte-cordons.

Notre Dame et St Germain avaient chacun deux bannières, l'une « vieille » et l'autre « neuve ».

Il y avait aussi les porte-statues et le porte-croix (qui était souvent le prêtre).

A la fête de Notre Dame participait aussi une confrérie composée d'hommes et de femmes.

Au reinage de St Antoine, ce sont surtout les prénommés « Antoine » ou « Antoinette » qui participaient aux fonctions et personnages.

LES RECETTES DES REINAGES

Les différents personnages et fonctions étaient attribués aux plus offrants. On ne connaît pas les modalités de l'attribution. Les fonctions les plus recherchées étaient le personnage du Roi ou de la Reine et les porte-enseignes (surtout les « neuves »).

Les prix restaient modestes, ils n'ont jamais dépassé 4,50 francs.

Les produits de la vente allaient à la recette des comptes de la fabrique de la paroisse.

Jusqu'en 1840, le revenu annuel des reinages étaient environ de 100 francs, soit le septième du budget de la fabrique. A partir de 1840, on constate une baisse rapide des revenus obtenus par l'adjudication des fonctions. Cette baisse est liée au non pourvoiement de tous les postes, soit par désaffectation, soit par diminution du nombre des paroissiens du fait de l'augmentation de l'émigration.

Ainsi, le 24 avril 1851 (dimanche de Quasimodo), le conseil de fabrique va supprimer les reinages attachés aux fêtes de la Saint Jean et de l'Exaltation de la Sainte-Croix, expliquant sa décision par le fait « *qu'il y avait trop de fêtes avec ces reinages dans l'année et que l'une nuisait à l'autre* ».

Cela n'empêchera pas la baisse continue des recettes et en 1860, le revenu annuel des reinages n'est plus que de 34 francs, soit près du quart de celui de 1837.

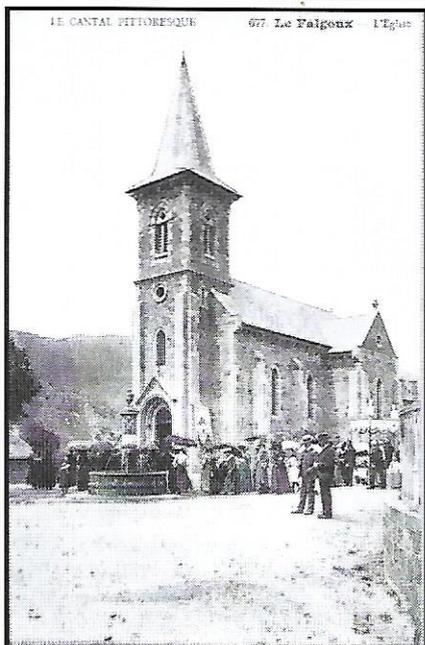
Ainsi, cette tradition va progressivement tomber en désuétude et disparaître. Toutefois, par la tradition orale, il semble qu'il y ait eu des reinages au début du XXème siècle. Après la guerre 1914-1918 et jusqu'aux années 1970, ont persisté, vestiges des reinages, les processions qui avaient lieu pendant les Rogations, au mois de mai tous les ans.

Actuellement, comme survivance de ces traditions, il ne persiste plus que la fête communale qui a lieu le jour de la St Germain, patron de l'église du Falgoux, le 1er dimanche d'août.



Photos transmises par M. Eugène FABRE

Sur la carte postale et les photos, on peut distinguer les porte-bannières.



Concernant la **paroisse de St Vincent**, nous avons trace d'un procès verbal suite à la visite pastorale de l'évêque en juin 1735.

Nous apprenons qu'il y a quelques **reinages** qui n'ont d'autres fonds que les libéralités des fidèles. Le produit est levé et perçu par un syndic marguillier pour être employé à l'entretien du luminaire et la décoration de l'église..

Il est précisé que les **reinages** de la **chapelle du Vaultier** sont celui de l'Assomption et celui du jour de St Féréol dont les apports ont été perçus par le syndic qui n'a pas rendu compte.

Jean DUFAYET a été nommé pour la levée et la perception des dits **reinages**.

Source : archives diocésaines de Saint-Flour

Les migrations

Voici un article écrit par M. Jacques NAVROT, paru dans la revue « La France Généalogique ».
Nous le remercions vivement de nous avoir autorisé à le publier dans ce bulletin.

Situons les personnages de ce témoignage : Les parents de Jacques NAVROT étaient originaires du VAULMIER. Ses grands-parents paternels étaient Jean-Baptiste NAVROT et Myon BORDERIE et ses grands-parents maternels Georges BAGILET et Marguerite Léontine FABRE.

Les chevaux piaffaient dans l'écurie. Ils sentaient l'arrivée du printemps et le prochain départ pour une nouvelle tournée...

En effet, la neige commençait à fondre et Jean-Baptiste avec Myon s'apprêtaient à reprendre la route comme deux fois l'an, au printemps et à l'automne. L'été se trouvait occupé par la fenaison des quelques prés que possédaient mes grands-parents.

Ils habitaient la ferme des parents de Myon où sa mère Elisa exploitait un débit de tabac pour arrondir les fins de mois.

Le bourg de 33 maisons au milieu de cette vallée du Mars dans le canton de Salers avait vu un grand nombre de ses habitants prendre le chemin de Paris après le désenclavement du Cantal par la construction des nouvelles voies de chemin de fer. Après l'émigration vers l'Espagne des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, c'était l'ère des Auvergnats de Paris. La plupart exerçait les petits métiers de porteurs d'eau, livreurs de lait, marchands de charbon et cafetiers (les fameux « bougnats »). D'autres essayaient de faire fortune dans la ferraille noble ou de récupération. C'est ainsi que mon grand-père maternel démolit la grande porte de l'Exposition universelle de 1900 et vendit à un Américain la statue en stuc de « La Parisienne » qui la couronnait, il en était fier !

Mais revenons à mes grands-parents paternels : eux, c'était la profession de **marchands de toiles** qu'ils avaient choisie. Leur itinéraire était toujours le même : **LE VAULMIER** dans le Cantal, **CHOLET** en Vendée (pour le réapprovisionnement en mouchoirs, serviettes, torchon et draps), **ETAMPES** près de Paris.

« *On ne rentrait jamais dans la capitale* » spécifiait Myon qui ajoutait « *Tu sais, on mangeait à table d'hôtes à l'étape et on s'amusait bien !* »

J'ai retrouvé un carnet de moleskine noire où ils répertoriaient les commandes prises ou livrées dans les fermes avec le décompte des sommes dues, réglées ou avancées, ainsi que des échantillons dans le grenier familial.

Ils partaient tous les deux, 45 à 60 jours dans une voiture à 2 chevaux et par tous les temps...

Ma grand-mère, que ses parents avaient envoyée chez les Sœurs à Salers pour parfaire son éducation, s'était mariée avec le maréchal-des-logis de gendarmerie du chef-lieu de canton à la suite de circonstances que j'ignore. Mais malgré le prestige de l'uniforme qu'enfant j'admirais dans l'album des photos de famille, elle avait exigé qu'il démissionnât de la gendarmerie !

Est-ce pour utiliser ses connaissances des chevaux et des grands chemins qu'elle l'avait poussé vers cette profession de marchands de toiles ? Car, il faut bien le reconnaître, c'était elle qui portait la culotte ! Que Jean-Baptiste me pardonne !

Je n'ai d'ailleurs pas connu mon grand-père qui décéda en 1907 à 53 ans, fortune faite puisque Myon vécut de ses rentes jusqu'en 1945 où elle décéda à l'âge de 81 ans.

Jean-Baptiste était originaire d'Yzeure-en-Bourbonnais. Ma grand-mère était d'origine paysanne mais le métier de colporteur était de ceux exercés par les Espagnols d'Auvergne jusqu'au milieu de XIX^{ème} siècle.

VERMENOUEZE, le félibrige auvergnat, en fut de 16 à 33 ans et versifia leur aventure :

*« Beaucoup, séduits par le mirage scintillant
Dont l'or des galions auréola l'Espagne,
Dès l'âge de seize ans se mettaient en campagne
Et gagnaient à cheval le plateau castillan.
Les émigrants d'antan étaient de fameux hommes !
Ils allaient en Espagne à pied ; les plus cossus*

*S'achetaient un cheval barbe, montaient dessus
Et partaient ! Travailleurs, ardemment économes
Quadruples et ducats dans la veste cousus
Et qui par la famille étaient les bien reçus
Alors, on n'était pas douillets comme nous sommes ! »*

Extrait de « Mes Aïeux »

Bon sang ne saurait mentir, mais leur originalité, dans cette vallée de ferrailleurs, leur valut le surnom de « passatier ».

M. Jacques NAVROT, 86 ans, revient tous les ans dans sa maison du VAULMIER et devrait nous faire parvenir d'autres articles nous relatant la vie dans la vallée du Mars autrefois.

SEGRET, un château, un troubadour

Dans son livre, Jean-François MAURY lève un peu le voile sur les ruines du château qui dominait autrefois la vallée du Mars sur le versant sud au-dessus de la roche de Cuse.

Ce site a donné naissance à un troubadour connu, Astorg de SEGRET.

Extraits du livre « contes et légendes de St Vincent de Salers » (Ostal del libre)

« Astorg de SEGRET (1240-1273 ?) était un troubadour originaire de Saint-Vincent. Les écrits du Duc de la Salle de Rochemaure nous permettent de situer son château et de résumer sa vie. Quantité de villages et de hameaux de la vaste paroisse de Saint-Vincent ont disparu depuis le moyen-âge, détruits par les avalanches, abandonnés par les habitants, après les maladies contagieuses qui décimèrent la population au XIVème siècle, ou ruinés, à la même époque par les dévastations des anglais et des routiers.

Du nombre est le château de SEGRET qui s'élevait sur la crête de la côte dominant au midi le bourg de St Vincent et dont il ne reste que de faibles vestiges.

C'est dans ce manoir que naquit vers 1240 Astorg de SEGRET. Aucun acte le concernant nous est parvenu, mais on connaît en revanche, Raymond, seigneur de Segret (fort probablement frère de notre troubadour), par un acte de vente qu'il consentit en 1277 à Eustache de Beaumarchais, bailli royal des montagnes.... Le fief de Segret devait être tenu en mouvance des sires d'Apchon, barons du Vaulmier, suzerains de toute cette région...

Etienne de SEGRET (héritier de notre troubadour) abandonna en 1357 son château qui menaçait ruine, vendit le fief au baron de Salers... Ce bien passa des Salers aux Fontanges, puis aux Dienne, aux Valens-Nozières et aux Jarrige d'où il advint aux Tyssandier-d'Escous qui le possédaient encore en 1850..... »

« Nous connaissons d'Astorg de SEGRET, un sirventès écrit vers 1273, après la dernière croisade menée par Saint-Louis qui fut un désastre à Tunis. »

Que reste t'il sur place ?

« Nos visites sur le terrain ont permis de mettre en évidence ce que nous pensons vraiment être les restes de ce château de Segret, des restes de murs de pierres sèches sur un site naturellement défensif : une falaise en arc de cercle, et un accès très limité par l'arrière.

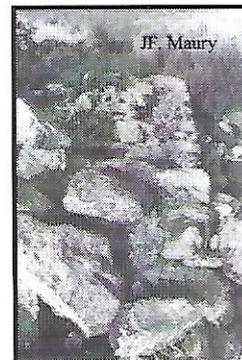
Le sol est un socle basaltique : on ne peut pas saper les murailles. Par contre, il reste vraiment très peu de pierres. Mais à cet endroit, ces pierres ont un aspect plus organisé que les murets de clôture pour le bétail que l'on peut voir partout aux alentours, et aussi que les restes des nombreuses cases qui sont les habitations de l'an mil, comme à Cotteughe. Ces cases sont en contrebas et ont tendance à être enterrées pour être mieux protégées du froid.

D'ailleurs, l'abandon de ces cases pourrait être lié à la ruine du château de Segret, car un châtelain dans un pays abandonné ne peut plus se maintenir.... »

JF. Maury



JF. Maury



Merci à JF. Maury pour ces extraits et pour les photos.

Dans « **histoire généalogique de la maison du Fayet de la Tour** » écrite par le **Capitaine Etienne du Fayet de la Tour** en 1937, nous pouvons lire les informations suivantes sur l'origine de la famille **du Fayet de la Tour**. Ce document, très intéressant nous a permis de connaître plus en détail la vie des châtelains qui se sont succédés au **château de la Borie à St Vincent**.

Le berceau de la famille **du Fayet de la Tour** semble être placé au « repaire » **du Fayet** sur les bords du ruisseau du Marilhou (paroisse de Trizac), où on apercevait autrefois les ruines d'une vieille tour appelée « **la tour du Fayet** », ruines d'un château placé sur un rocher d'où l'on dominait un passage très fréquenté...

Durant la guerre de cent ans (vers 1369), les Anglais démantelèrent les tours du Fayet, ainsi que celles du Vaulmiers (2).

D'après une étude de M. Delalo sur Le Falgoux, le Vaulmiers et St Vincent, « un aveu et dénombrement » donné au Roi par Messire Louis, Chevalier, Seigneur d'Apchon des 26 août et 4 septembre 1699, dit ceci :

« Le quartier et seigneurie du Fayet où il y avait autrefois un château sur un rocher, le dit quartier composé des villages du Fayet, Chamblard, Fontrouge et de las Broas, le tout de la haute justice, moyenne et basse, et seigneurie du Vaulmiers, qui était autrefois un fief de la terre d'Apchon, et y a été réuni par acquisitions.... »...

Quoi qu'il en soit, dès la fin du XIII^{ème} siècle, nous voyons la famille Du Fayet de la Tour établie au lieu de St Vincent, qu'elle n'a plus quitté depuis lors.

Grâce à Généanet sur internet, nous avons remonté le temps et reconstitué la lignée des châtelains du château de la Borie de père en fils. L'histoire généalogique citée ci-dessus nous a permis de vérifier l'exactitude des faits mentionnés.

Vers 1407, naît à St Vincent **Géraud I** du Fayet de la Tour, seigneur de la Borie mais également seigneur de Cotteughe (1). Il assiste à une enquête concernant la construction des fortifications de Salers. Il était procureur du seigneur d'Apchon en 1426.

Son fils **Géraud II**, né vers 1437, écuyer, épouse Florence de Tournemire. Il a, en 1456, une transaction au sujet de Cotteughe avec Jean d'Apchon. La mention « décédé au château du Vaulmier » nous rappelle qu'il existait un château autrefois au Vaulmier (2).

Le 2^{ème} fils de Géraud II, **Naudin**, né vers 1467 épouse Catherine d'Apchon. Leur fils **Guy ou Guinot**, né vers 1497, seigneur de la Borie se marie avec Françoise de Valrus.

Nous avons plus d'informations sur le fils de ce couple, **François I**, né vers 1527. Il est cheveu-léger du Roi en 1575, écuyer, seigneur de la Borie, il sert le Roi Henri IV au camp de Villepreux en 1581 puis dans la compagnie Rastignac en 1593. Il a épousé Marguerite de la Reynerie.

Son fils **Jean**, né en 1557, épouse Anne Faydit-de-Chalendras. Il sert dans la Compagnie de Biron puis dans celle du Comte d'Auvergne en 1583 et celle de Rastignac en 1593.

Vers 1616, naît **François II**, fils de Jean, qui épouse Louise de Tautal. Il sert le Roi dans la compagnie des cheveu-légers de M. de Richardie, puis celle de Rochein.

Il est maintenu dans sa noblesse le 5/01/1667. Il participe au Siège de Salse puis aux guerres de Bordeaux et en tant que cheveu-léger de la Compagnie de Soursac, il participe au siège de Dôle.

Son fils **François III** né en 1654 se marie avec Françoise de Roquemaurel.

Leur fils **Christophe**, né en 1687, épouse Isabeau de Broquin de Manclaux. Ils auront 17 enfants.

Il est seigneur de la Borie, de la Tour, de Manterolles, de la Bastide, écuyer, page de la petite écurie du Roi et cheveu-léger.

En 1718, il est le parrain des deux nouvelles cloches de l'église de St Vincent avec sa mère.

En 1746, il achète le domaine et la montagne de Condamine et doit verser au titre de l'impôt du dixième, la somme de 168 livres pour ses domaines du Coudonnier, Espinouze, Maleprade et autres...

Le dernier fils de Christophe, **Jean-Baptiste** né en 1741 épouse Jeanne de Ribier. Il meurt en 1817.

Son fils, **Jean-Baptiste**, né en 1783 s'est marié avec Colette Delzangle de la Bastide. Il sera maire de St Vincent de 1815 à 1830 puis de 1836 à 1848. En 1815, il achète le Suc de Gromont, puis en 1822, le domaine de Lestrade, en 1834 le domaine de Sarlat. A titre d'ancien garde d'honneur, il a reçu la médaille de Ste Hélène.

Son fils **Firmin**, né en 1818, (Le chevalier) à St Vincent épouse Jeanne de LALO. Il sera à la suite de son père, maire de St Vincent de 1848 à 1878 et de 1888 à 1893.

Henri, un des fils de Firmin sera maire de St Vincent à son tour de 1893 à 1896. (un article lui a été consacré dans le bulletin N°4).

Un des arrières petits-fils d'Henri, est aujourd'hui le propriétaire du château de la Borie.



(1) Nous aurons l'occasion dans un prochain bulletin de vous parler de Cotteughe, village disparu.

(2) Antony Chambon a effectué des recherches sur ce château dont il ne reste aucune trace aujourd'hui.

Voir son livre : « La baronnie des Valmiers et ses voisines XIV-XVIII^{ème} siècles »

LES MOULINS

Les moulins de villages racontent le pays. Les ruines des anciens moulins sur tous les cours d'eau témoignent encore aujourd'hui de l'intense activité meunière sur le territoire. Elles font partie des lieux privilégiés de la mémoire et des traditions artisanales.

L'eau, élément indispensable à la vie humaine est aussi source d'énergie.

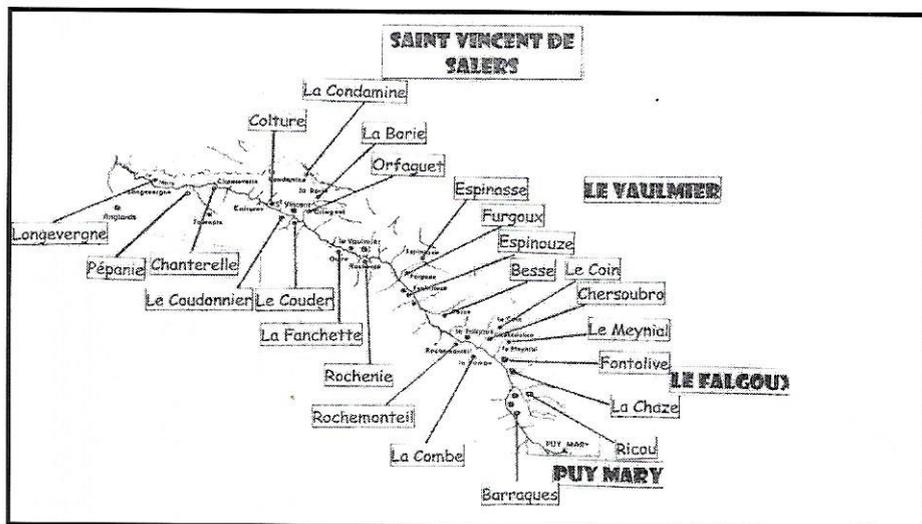
Les moulins étaient un équipement indispensable. Chaque communauté d'habitants se devait d'en avoir au moins un pour produire de la farine.

Une étude très intéressante a été réalisée par le Groupe de Recherche Historique et Archéologique de la Vallée de la Sumène (GRHAVS).

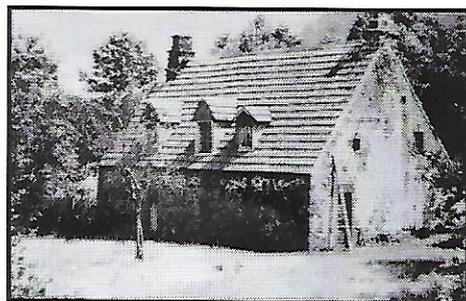
Un bulletin a été édité en 2009 (N°67-68-69) qui recense tous les moulins disparus ou existants. Les auteurs font le constat qu'en moins de trente ans seulement, beaucoup de moulins ont disparu, suite à leur démolition ou à l'envahissement de la végétation, tandis que certains renaissent de leurs décombres. C'est le cas du Moulin de la Fanchette au Vaulmier.

Ces moulins sont installés sur un réseau hydrographique dense composé de petits cours d'eau, ce qui explique l'importance de la roue horizontale qui fonctionne avec très peu d'eau.

Comme on peut le constater sur la carte ci-dessous, il y avait autrefois de nombreux moulins dans la vallée du Mars.



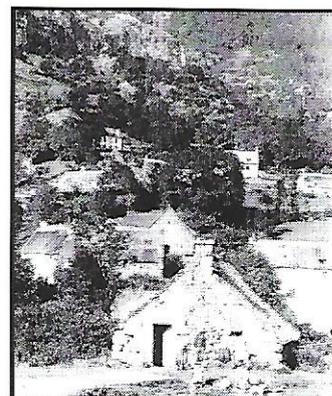
Carte extraite de l'étude réalisée par le GRHAVS sur les moulins des affluents de la Sumène, dont le Mars.



Moulin de Chanterelle
appelé autrefois
Moulin d'En Cabre



Moulin de Gromont (Le Vaulmier)
Photo Archives du Cantal



Saint-Vincent
Vue du Couderc, autrefois
avec l'ancien moulin

L'article ci-dessous a été écrit par JF. Maury.

Il fait partie du complément aux « Contes et Légendes de St Vincent de Salers » Edition Ostal Del Libre 2001.

Le pain était la base de toute l'alimentation. La céréale était du blé noir ou du seigle.

Antoine Mialet (du hameau d'Outre) raconte qu'il a fait son dernier seigle en 1962 pour réparer une toiture en chaume. Le traitement de la farine représentait une étape extrêmement importante. L'on a dénombré dans toute la vallée une soixantaine de moulins (1) (44 à farine, 13 à huile, 1 à chanvre, 9 à scies) sur la rivière du Mars et ses affluents comme le Riu Nalt [riou Nar]. Mais la plupart étaient assez petits, tournant avec une seule paire de meules, capables d'assurer l'autonomie à une famille ou un hameau.

La force de l'eau actionne une roue.

À la France du Nord, où dominent les moulins à roue verticale, s'opposent ces moulins du Cantal qui, comme pratiquement tous les moulins à eau occitans, sont à roue horizontale, « lou roudet ». (2)

Ces moulins, nous dit-on, sont plus adaptés à certains sites où un faible filet d'eau peut les mettre en mouvement, et, pour de petites communautés, il paraissait plus facile de multiplier le nombre des moulins que d'adopter un système plus complexe, même s'il était plus productif. L'eau était prélevée en amont dans le ruisseau, amenée dans un petit barrage. Le bief amenait l'eau, un tronc creusé guidait l'eau au dessus du « roudet ». Le trop plein du barrage s'écoulait par le « déboujadou » (desvojadour : dévidoir). Les meules ont en général un diamètre de 100 à 140 cm, l'épaisseur de la meule inférieure (la gisante ou dormante) est de 20 cm, celle de la meule supérieure est de 10 cm. Elles sont ici en lave volcanique. Un cadre en bois appelé « enchastre » enserme la meule gisante. Quand les meules s'usent, on soulève celle du dessus (il faut un tour de levage avec des grosses cordes s'enroulant lentement) et il faut les piquer (en principe une fois dans l'année) pour retailler des rayons. Parfois se trouvait à côté un moulin à farine grossière pour les animaux ou pour faire l'huile de noix (appelée « l'ase », l'âne) qui, lui, n'avait pas deux grosses meules, mais une meule dormante et sur le dessus une petite meule conique d'environ 40 cm en rotation autour d'un bras.

Certains moulins devaient être assez importants comme celui du Couderc de Saint-Vincent.

Aussi, au moment où la production locale de farine a été abandonnée, on a utilisé l'énergie hydraulique essentiellement pour une scierie, jusqu'à son arrêt après la dernière guerre. Ces ruines ont malheureusement été totalement rasées sur décision municipale dans les années 1960.

Les meuniers ont très souvent inspiré les légendes occitanes, vu qu'ils occupaient un rôle essentiel dans la transformation des aliments. Pourtant à Saint-Vincent, je n'ai pas eu l'occasion d'entendre la moindre histoire les concernant, sans doute à cause de la multiplication de cette fonction qui devait être exercée un peu partout et presque par tous (dans le Cantal, il y a peu de « monier » de profession).

Sinon le proverbe occitan ancien dit :

« *Entre molanièr e marchand de vin, se coneis pas lo pus coquin !* »
(entre meunier et marchand de vin, on ne connaît pas le plus coquin).
En effet, le meunier était soupçonné de prendre trop de farine pour se payer de son travail.

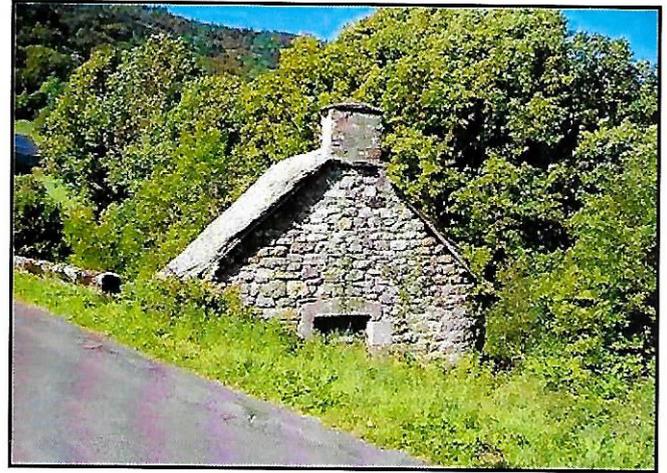
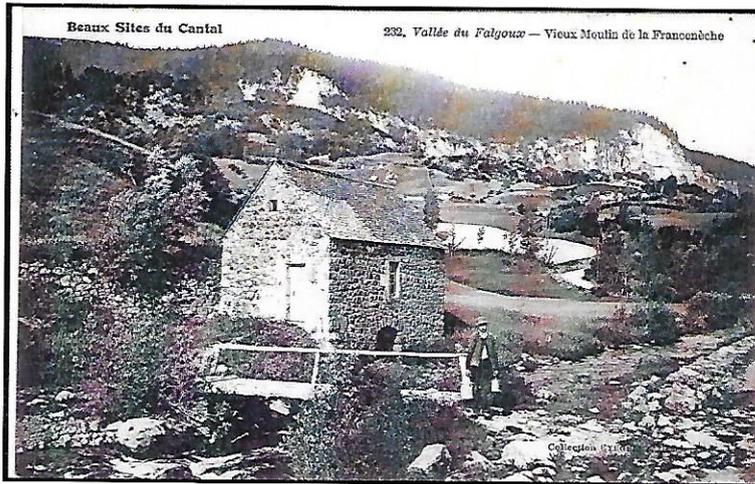
(1) Voir le « *Dictionnaire Statistique et Historique du Cantal* » par M. Deribier

(2) Voir C. Rivals, *revue géo. des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 3, 1984 et Yves Pourcher, « *La trémie et le rouet* », 1989 Max Chaleil éditeur

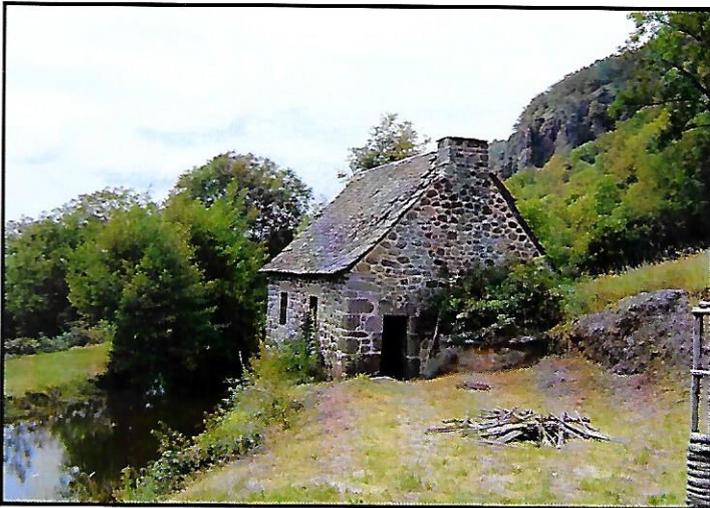
Roudet du moulin de la Fanchette



On peut trouver de nombreuses photos des moulins de la vallée du Mars dans la brochure « au fil du Mars » réalisée par ASPECT.



Au Falgoux, le vieux moulin de la Franconèche et le moulin de Rochemonteil.



A Saint-Vincent, à mi-côte, au détour d'un chemin, on peut trouver le moulin d'Orfaguet.



Le moulin de la Fanchette au Vaulmier a été restauré en 1998/1999.

C'est le seul moulin de la vallée qui se visite. Il est ouvert au public tous les vendredis après-midi du 9 juillet au 27 août. Antoine Mialet, qui a participé à la restauration du moulin, est heureux d'expliquer son fonctionnement aux visiteurs.