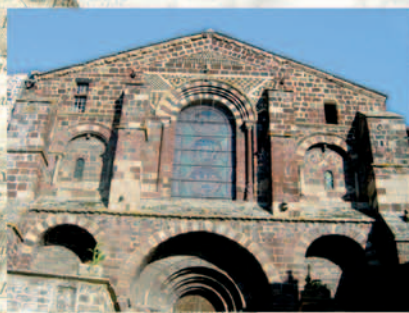
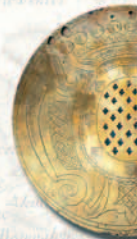


# La route du Pal

## Paysages de la traversée du Mézenc...



Façade polychrome de l'église abbatiale du Monastier

### Une voie étroite

La route du Pal entre Montpezat et Le Monastier emprunte un itinéraire très ancien que certains historiens identifient avec le chemin antique d'Alba en Vivarais à Ruessium (Saint-Paulien) en Velay. Cet itinéraire que suivit probablement Jules César pour atteindre Gergovie et par lequel les troupeaux de moutons ont transhumé depuis les temps les plus reculés jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, n'était pas une voie homogène. Aux tronçons aménagés, empierrés et régulièrement entretenus des pentes succédaient des passages où le chemin n'était plus que sente. Les gués étaient nombreux et les ponts régulièrement emportés par les crues. Comme le roulage y était impossible, le transport était l'affaire exclusive des muletiers.

Franck Bréchon décrit l'état du réseau routier vivarois au Moyen Âge dans sa thèse : Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges au Moyen Âge, Université Lumière Lyon 2.



D'après Franck Bréchon, op. cit.

Trésor abbatial du Monastier  
Le busc-reliquaire de Saint-Chaffre (XV-XII<sup>e</sup> s.)



### Le « Grand Chemin de France »

« De Podio usque Avenionem. Oxitana : Moustier III, Loubeage III, Monpesat III, Aubenas III, Provintia, Villenoue III, Sermonia II, Boint Saint Audooly II, Bayeus III, Avignon V. Somma XXIX, De Brugis CCII ».

Ainsi figure la route du Puy à Avignon passant par Aubenas et Le Béage dans l'itinéraire de Brugis, le plus célèbre des routiers compilé au XV<sup>e</sup> siècle. C'est le seul itinéraire vivarois qui y soit signalé, reliant le centre de la chrétienté d'alors, Avignon, à l'un des pôles de pèlerinage majeur de la fin du Moyen Âge et à l'un des points de départ du chemin de Compostelle, Le Puy.

Ce chemin est devenu progressivement un axe majeur de circulation du Royaume avec l'ouverture en 1307 du Pont St Esprit sur le Rhône, puis avec l'incorporation du Vivarais au royaume de France - consécutive aux conventions passées entre Philippe le Bel et l'évêque de Viviers (1305 - 1308) -, et enfin avec l'installation des papes à Avignon à partir de 1305.

Le Béage est alors une halte incontournable dans la continuité du « Grand Chemin de France » en provenance d'Île-de-France et du Nord, route qualifiée de royale en 1449 et en 1475. À la fin du Moyen Âge, il s'agit de l'un des axes les plus importants du Vivarais, la multiplication des péages sur le parcours témoignant directement de son développement commercial.

### La traversée du massif du Mézenc

Entre Le Monastier et Montpezat, la traversée du massif prend le nom de voie du Pal, nom du col à la pente très prononcée - 500 à 600 mètres de dénivelé en trois à quatre kilomètres de cheminement - qui constitue la première difficulté du parcours. Le voyageur est aussi confronté à la *burle* (blizzard) et à la traversée des torrents et rivières. Pas moins de quatre ponts sont nécessaires sur le parcours ; parmi lesquels se trouve le pont du Béage, construit pour la première fois au XIII<sup>e</sup> siècle sur la Veyradeyre.

Laurent Haond dans Les pavés de la côte du Pal, chez l'auteur, 1999, raconte l'histoire du premier tronçon de cette traversée du Mézenc.



## ...sur la trace des muletiers



Carte de Cassini, extrait, fin XVIII<sup>e</sup> siècle.

# Un itinéraire de pèlerins

## Paysages du Mezenec



amen pervenire balcanum  
in dñm nr̄m. Amen



Nostre dame du puy en Auvergne  
Enluminure figurant dans un livre d'heures conservé  
à la Bibliothèque nationale d'Autriche à Vienne, XV<sup>e</sup> siècle.



### Sur la voie de Saint-Jacques-de-Compostelle

La route du Pal assure la liaison entre trois villes d'une grande importance religieuse, à savoir la papauté d'Avignon et les deux évêchés du Puy et de Viviers. Elle permet d'accéder au Puy un des principaux points de départ du pèlerinage de Saint-Jacques-de-Compostelle au Moyen Âge. Notre-Dame du Puy constitue également un sanctuaire marial qui attire de nombreux pénitents. En 1370 une lettre royale mentionne le « très grand et notable pèlerinage de la Vierge Marie ». Pour héberger les nombreux pèlerins impécunieux qui parcourent à pied cette voie, des hôpitaux sont construits. Ainsi L'Hôtel-Dieu du Puy possède un hôpital sur le tracé. Il s'agit de celui du Pal, situé au col du même nom, attesté dès 1291.

### La diffusion d'objets religieux

Les muletiers qui assurent la totalité du transport commercial sur ces routes non carrossables, sont de grands diffuseurs d'objets de piété à travers les campagnes du Vivarais et du Velay. La dévotion populaire à l'égard de Notre Dame du Puy est telle que les objets religieux en provenance de celle-ci acquièrent une grande valeur ; à l'image des statuettes de la Vierge Noire enfermées sous verre et placées dans de petites niches en carton. Aussi de nombreux objets religieux encore présents de nos jours dans les maisons paysannes remontent-ils à l'époque des muletiers.



Croix de Ginestoux.  
Cliché L. Haond.

# L'axe principal Paysages du Mézenc du commerce vivarois



Floréal Ibancz,  
mai 1958.  
Andalousie,  
carte postale.

*Des outres, des mulets, si belle est la légende,  
Si frappants les tableaux, que chacun me demande  
Cette tasse d'argent qui paraît pleine encor  
Du vin que l'on buvait au temps de l'âge d'or.*  
MILLION, notaire à Pradelles. 20 mai 1888.

*« Et partout sans doute [...] on les trouverait, à toutes les époques,  
grimpant les montagnes et portant dans leurs outres aux habitants  
d'en haut, l'excédent de soleil et de parfum dévolu aux habitants  
d'en bas, transformé par eux en généreuse et ruilante boisson. »*  
Albin Mazon.



Le quartier du Pont du Beage,  
vers 1905, coll. L. Haond.

## Les marchandises convoyées

Les caravanes muletières transportent multitude de marchandises indispensables à la vie quotidienne de l'époque, reliant les hameaux ainsi que les zones de production aux zones de consommation des produits convoyés.

Le vin constitue l'une des raisons premières du commerce qui transite par le massif du Mézenc. Selon Albin Mazon, deux sortes de muletiers y exercent : ceux qui portent les vins du Bas-Vivarois et des bords du Rhône sur les plateaux auvergnats ; et ceux qui portent la soie d'Aubenas à Saint-Étienne. Les premiers sont de loin les plus anciens et les plus importants en termes de nombre et de trafic. Ils livrent aux montagnards du Vivarois, du Velay et du Gévaudan le vin du Bas Vivarois et du Rivage rhodanien dont les vignobles sont attestés dès le IX<sup>e</sup> siècle.

*Albin Mazon explique dans son ouvrage l'importance du commerce du vin à dos de mulets.*

Les muletiers montent également du sel, des fruits (châtaignes notamment), du sucre en pain, de l'huile et des épices ; et redescendent du blé, de l'avoine, des légumes, du fromage et du miel. Les tarifs des péages que les muletiers doivent acquitter tout le long du parcours nous apprennent que sont aussi convoyés de la chaux (par exemple pour la construction de la chartreuse de Bonnefoy), du bois ainsi que d'autres matières premières, quoique plus rarement : cire, poix (colle), cuir brut, fourrures, laine, coton, chanvre, argent, fer brut, alun, charbon de pierre, charbon de bois, cendres. Des produits manufacturés sont également transportés à dos des mulets : verre, cordages, soie, drap, toile de lin, fer ouvré, cuir ouvré, outillage, poteries, vaisselle en bois fabriquée l'hiver par les paysans du massif du Mézenc, papier et parchemins.

*Cet inventaire des marchandises les plus fréquemment transportées sur les routes du Vivarois mézencien figure dans la thèse de Franck Bréchon.*

## Les muletiers, vecteurs du commerce local

Les muletiers sont les conducteurs des caravanes de mulets, ceux qui assurent le transport des marchandises dans ces contrées difficiles d'accès où le climat est rude, particulièrement durant l'hiver. Véritables montagnards, ils sont désignés tantôt comme voituriers, tantôt comme *saumadiers* ou encore « *coutauds* des montagnes ».

Le muletier est un personnage respecté et haut en couleurs, tant par sa tenue vestimentaire que par son rôle économique et social. Véritable agent de liaison entre les territoires, bon vivant, le muletier se fait remarquer partout où il passe. Assurer les communications et l'approvisionnement lui confère un statut particulier et fort respecté ; cette supériorité est attestée par le droit qu'il a de garder son bonnet à l'église !

Afin de prétendre au titre de muletier, il faut être le maître d'une couble, à savoir posséder six mulets ou plus, tout équipés. Alors qu'il suffit dans les Cévennes de posséder et d'entretenir deux ou trois mulets pour être réputé jouir d'une aisance honnête, les muletiers peuvent posséder jusqu'à 25 bêtes. Aussi le muletier est-il un homme souvent influent dans son village ; il est le « maître de ses bêtes comme le vigneron de sa terre », et à ce titre jouit de bien des égards et d'une autorité reconnue. L'un des derniers muletiers du Beage, le sieur Brun dit « *le Biageot* », fait ainsi figure d'homme notable au sein de sa commune.

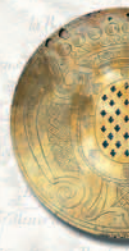
Le costume du muletier est un vrai « régal pour les yeux » : un large chapeau de feutre rond et porté très bas, un bonnet de laine rouge écarlate, les oreilles ornées d'anneaux d'or en forme de fer à mulet, une cravate et un gilet rouges, une ample veste blanche taillée à la matelot ornée de boutons de cuivre, une culotte verte, des guêtres blanches, de gros souliers ferrés, une ceinture rouge à plusieurs tours à laquelle peuvent s'accrocher un couteau muni d'un poinçon d'argent pour percer l'outré et une tasse en argent pour déguster le moût. Par temps de pluie, de grand froid ou de neige, les muletiers portent par-dessus leur habit le manteau des montagnards appelé « cape » ou « limousine ».

*Michel Cartat et Albin Mazon offrent une très belle description du costume des muletiers dans leurs ouvrages respectifs.*

*Muletier des Cévennes,  
Éditions Yvon,  
Musée national des Arts  
et Traditions Populaires.*

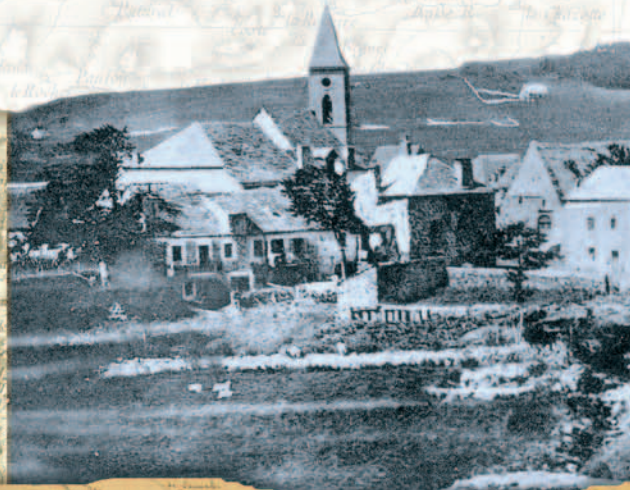


# Le Béage... Paysages du Mézenc



## La profession de muletier au village —

Le nom actuel de "Béage" ne daterait que de 1790, époque où Le Béage devient une commune. L'hypothèse la plus vraisemblable sur les origines du Béage viendrait de *Bizadze-Bizadgis*, c'est à dire "le village aux deux chemins". En effet, la voie du Pal se divise au coeur du village, en deux directions : celle de Chabanis (route du Puy) et celle du Chastelas (ancien chemin d'Issarlès).



Le Béage, la place et la route du Monastier, carte postale, début XX siècle.



Le Béage, une sortie de messe, carte postale, début XX siècle.

Entre le XV<sup>e</sup> et le XVIII<sup>e</sup> siècle, Le Béage demeure le relais muletier le plus dynamique du Massif ; le bourg se situant sur plusieurs itinéraires muletiers importants de l'époque. S'y croisent ainsi le chemin qui mène des Estables à Montpezat ; celui reliant Mercuer à la chartreuse de Bonnefoy (convois de vin et de chaux) ; et enfin la voie du Pal de Viviers au Puy. Dans un bourg muletier, tel Le Béage, chaque matin se rencontrent les muletiers montants, les muletiers descendants et les courtiers de toute la contrée.

Le courtier ou couratier est l'intermédiaire commercial qui gère, organise et contrôle les transactions entre les muletiers et leurs clients (notamment les vigneron).

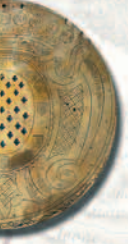
Le muletier *quille* ses mulets, c'est-à-dire les laisse au repos, lorsqu'il traite avec les vigneron, ou lorsqu'il s'arrête le soir pour la nuit. On peut alors compter jusqu'à plusieurs centaines de mulets *quillant* au même endroit. Annoncée par le son de la *cayrade*, l'arrivée du muletier dans un village constitue un événement. Lorsqu'il vient dans une maison pour un chargement, le convoi provoque un véritable branle-bas général : les hommes de la maisonnée accourent décharger les mulets et les femmes en cuisine se hâtent de préparer le repas. Le soir, les bêtes sont étrillées, soignées et nourries en vue de la journée du lendemain, et à l'aube, une fois les mulets bâtés, le convoi reprend le chemin de la montagne.

Entre la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, on ne dénombre pas moins de 75 voituriers différents répartis dans la commune de Béage et ses différents quartiers. Ils représentent en nombre le premier groupe d'artisans du Béage.



# Paysages du Mézenc

## ...un relais muletier majeur



Le Béage, le village, carte postale, début XX<sup>e</sup> siècle.



Plan cadastral rénové, Le Béage, 1936, Archives départementales de l'Ardèche.



### Le dynamisme engendré par l'activité muletière

La situation du Béage comme carrefour de chemins muletiers confère au bourg une fonction de halte pour les voyageurs qui y transitent ; et le dynamisme qui en résulte est significatif. Ce rôle de relais se traduit tant par la présence d'auberges que par celle de commerces et d'ateliers divers : tanneurs, bastiers, meuniers... la majorité des activités qui s'y établissent étant en rapport avec l'industrie muletière. Bourgade de transit des marchandises située à la croisée des routes du commerce régional, Le Béage ne donne étonnamment pas lieu au paiement de droits de péage. Le village de l'époque est composé de différents quartiers : les Chanalettes, les Coudercs, la Borie, les Farges, Riou, Faurillon, où vivent entre 54 et 58 familles (ou ménages ou « feux ») en 1464. On recense ainsi 62 maisons au total ainsi que 2 moulins ; la majorité des bâtiments étant recouverts de paille de seigle.

Dès le XV<sup>e</sup> siècle est ouverte une hôtellerie, située au Pont du Béage. Pierre Viannes et Antoine Avouac d'une part et Etienne Issartel d'autre part possèdent des maisons équipées de literies que l'on peut d'ores et déjà considérer comme deux « auberges ». De même, Claude Testud tient l'auberge-relais La Rabanelle, existante dès le XVII<sup>e</sup> siècle. Ce qui porte à 9 le nombre total d'hôteliers présents au Béage durant cette période ; un chiffre remarquablement élevé. L'activité hôtelière perdue au Béage du XV<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle environ.

Certains témoignages d'époque laissent à penser que l'accueil et les conditions d'hébergement au sein des auberges de la région demeuraient très rudimentaires. « Nous étions en chambre avec quatre ou cinq voituriers d'une autre bande, et ces messieurs fort ivres dormaient et ronflaient de tout leur pouvoir, étendus sur des grabats placés tout auprès des nôtres. Comme la chambre où nous étions couchés était sur la cuisine, et que le plancher était crevé en plusieurs endroits, j'entendais de mon lit la première troupe de muletiers qui mangeait, buvait, jurait... ».

Michel Carlat reprend dans son ouvrage le récit que fait Faugas de St Fond de ses voyages en Vivarais.



Le Béage, couvoir de dentelliers, carte postale, début XX<sup>e</sup> siècle.

Cependant, si les voyageurs ou touristes aisés se plaignent de l'inconfort des auberges du Vivarais, ils ne cessent d'en vanter la nourriture simple, saine et abondante.

Concernant l'artisanat, le village possède un forgeron, un boulanger et au moins un meunier (celui du « moulin du Béage », situé sur la Veyradeyre), le second moulin du bourg (celui du « Pont du Béage ») ne semblant pas être en activité à cette période. La proximité de la Veyradeyre et l'importance du bourg comme lieu d'étape pour les voyageurs impliquent le développement d'activités liées à l'eau : outre les meuniers, on retrouve ainsi au Béage des potiers, des tanneurs mais aussi des tisserands. Les petits ateliers de tannerie nécessitent en effet de l'eau afin d'apprêter les peaux (avec un mélange de chaux et d'écorces d'arbres) ; et l'abondance de bétail au Béage (cheptels équins, ovins et bovins) explique leur présence dans le bourg. Des *chauchières* (ou fosses à tanner) sont également présentes au Béage en 1464. Des « mareschaux » façonnent le fer. Enfin, sont aussi présents au XVIII<sup>e</sup> siècle, des bastiers ou fabricants de bâts pour les bêtes, à Chanalettes notamment ; ce qui démontre qu'à cette époque encore circulent en nombre des mulets sur le grand chemin. Plusieurs notaires s'installent successivement au Béage dès le XVI<sup>e</sup> siècle, présence qui atteste de l'essor du bourg dû au dynamisme de l'activité muletière.

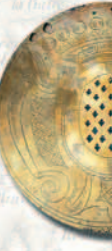
Michel Carlat et Paul Teyssier aissi que Laurent Haond décrivent dans leurs articles respectifs les activités du Béage autrefois.



Tisserand dans son atelier, André Theuriot, 1888. La vie rustique, xilographies de Léon Lhermitte, Paris, librairie artistique.

# Le muletier et ses mules...

## Paysages du Mézenc



Ancienne route près du Gage - cliché L. Haond.

### Les convois de mulets

Issu du croisement d'un âne et d'une jument, le mulet est un animal hybride et stérile, qui rassemble toutes les qualités de l'âne : frugalité, longévité et placidité, alliées à la corpulence du cheval.

Les mulets se révèlent particulièrement adaptés aux routes escarpées et pierreuses du massif du Mézenc ; car leurs pieds étroits et pointus conviennent parfaitement aux terrains durs et pentus, sur lesquels leur agilité s'avère alors sans égal. Ainsi la morphologie du mulet, son aptitude supérieure à porter de lourds fardeaux ainsi que sa résistance plus grande à la fatigue font préférer les mulets aux chevaux pour les transports longs et pénibles qu'ont à accomplir les muletiers.

Olivier de Serres nous apprend que « l'Auvergne nourrissoit des mulets et mules en abondance, en fournissoit ses voisins de Languedoc, Dauphiné et Provence », où ceux-ci étaient principalement utilisés pour le labourage. Ainsi dans le Vivarais, les mulets « petits, nerveux, infatigables, d'une grande longévité, sont renommés ; leur production et la vente des jeunes bêtes, beaucoup plus avantageuse que celle des poulains, concurrencent l'élevage du cheval ».

Michel Carlat mentionne dans son ouvrage la production historique de mules en Vivarais.



### La vie de couble

Une *couble* peut compter jusqu'à 25 mulets, reliés par un lien attaché entre le bât d'un animal et le licol d'un autre. Chaque mulet porte un nom distinctif, souvent en rapport avec sa couleur ou un trait de son caractère, et occupe une place déterminée au sein de la *couble*. En tête du convoi vient le mulet jugé le plus fort et le plus intelligent, le plus à même de retrouver son chemin dans la neige. On l'appelle le *viégi*. Il s'agit du mulet le plus somptueusement harnaché. Les plus jeunes mulets encore en cours de dressage sont placés en milieu de file, et transportent les charges les plus légères.

La monture du muletier, le «cheval de barde» qui peut être un cheval, un âne ou un mulet, ferme la marche. Il s'agit d'un animal particulièrement vigoureux et trotteur ; le muletier pouvant ainsi abandonner temporairement la direction de la *couble* pour se porter à l'avant réaliser des achats ou des ventes. Quant au mulet le plus paisible, il porte suspendue à son cou et entourée de paille, la bouteille en verre revêtue de paille - l'*alte* - qui permet au muletier de boire pendant les haltes et tout au long du voyage. Lorsqu'elle est vide, le voiturier pique alors de son couteau les *boutes*, c'est à dire les autres chargées sur le dos des mulets, afin de se désaltérer de vin.

Les longues oreilles pointues et très mobiles du mulet se redressent droites lorsque l'animal repère quelque chose d'anormal ; ce qui constitue un mode d'expression fort efficace afin d'alerter le muletier d'un quelconque problème.

Les muletiers domptent et dressent leurs bêtes ; car la *couble* doit pouvoir obéir parfaitement au commandement. Aussi l'usage du fouet demeure-t-il assez rare, le muletier s'avérant un conducteur assez doux quoique ferme. Quelques cris et claquements de fouet lui suffisent ainsi à conduire ses bêtes, accompagnés de *rrrr* roulés.



# Paysages du Mézenc

## Quelques motifs et devises sur des lunes de mulet

- Quand ce coq chantera l'amour finira. Fait au Puy.
- J'aime Marion. J'aime son nom.
- Celui qu'il a bon appétit il ne faut point de sauce ni de moutarde. 1772.
- J'aime le jus de la treille et le vin de la bouteille.
- J'aime le lys j'aime la rose. J'aime l'honneur sur toute chose.
- Ou il y a eut du trouble en France l'année 1789.
- (Conten)teman(t) (pa)sse richesse. Vive Garbier Lione et sa métre(s)se, au Puy 1760.
- Vive le roy de France. 1765.
- Représentation de saint Elói, patron des muletiers.
- Armes de France (fleurs de lys).
- 1734. Vive Joseph Bourre, bont enfant.
- L'amour fait passer le tem(p)s le tem(p)s fait passer l'amour.
- Contentement passe richesse. Vive les bons enfants, qu'ils payent la bouteille souvent. 1759.
- Vive les jours de noces et ceux de débauche. 1788.
- Gilbert Laget bon enfant qui paye la bouteille souvent. 1810. F.T.
- Un bon ami vaut mieux que cent parent vive les bons enfants 1779
- Contentement passe richesse. Vive lamour sans tristesses 1781

Sur la route du Puy, entre Le Béage et Ussalades.  
Cliché L. Haond.

# ...une vie de couple !

## Paysages du Mézenc

### Le harnachement

Les muletiers sont très fiers de leurs bêtes, objets de toutes les attentions et de tous les ornements. Le bât - ou barde - aussi lourd que volumineux, nécessite une vigueur particulière lorsqu'on le soulève afin de l'installer sur le dos de la bête. Chaque animal est équipé au niveau de la tête et du poitrail de rangées de petites clochettes, et souvent d'un haut plumet de laine rouge entre les oreilles.

Les clochettes servent à empêcher les mulets de dormir en marchant, à écarter les mouches ainsi qu'à prévenir de loin de l'arrivée des muletiers. Le mulet de tête est équipé en sus de la *cayrade*, énorme clochette dont le battant n'est autre qu'un gros os perforé, et dont le son grave et cuivré se mêle à la musique aiguë et variée des grelots et autres clochettes.

Le *bridel* enserrme la tête du mulet et se compose du mors et de deux solides courroies : la première s'adapte au bât et force l'animal à garder la tête haute tandis que la seconde maintient le mulet dans la ligne en le reliant au mulet précédent.

Le dessous du ventre est quant à lui recouvert par la sous-ventrière, sorte de large tissu frangé et chargé d'ornements multicolores. Une autre pièce de tissu décorée drapée le poitrail de l'animal jusqu'aux genoux : il s'agit de la *fundalière*, du mot patois *fandàou* qui signifie tablier.

Enfin 3 plaques en cuivre ou en laiton, de forme arrondie et d'environ 15 cm de diamètre ornent la tête du mulet, sur le front et sur chaque tempe. Ces plaques muletières appelées encore « lunettes », « lunes » ou « phalères » reflètent les rayons

du soleil et produisent le plus bel effet. Les plaques rondes fixées aux tempes des mules les protègent tant des rayons du soleil que des mouvements brusques environnants qui pourraient provoquer le bronchement ou la panique. Ces plaques de bride muletière servent autant de plaques d'identification que d'œilères, et s'avèrent fort utiles lors du franchissement de passages particulièrement escarpés, afin d'éviter que les mules ne soient effarouchées.

Les muletiers les gravent souvent de leurs mains, les transformant en véritables oeuvres d'art populaire. Ils y représentent des arabesques ou des devises humoristiques ; des têtes d'animaux, le soleil, la lune ou encore des armoiries et des personnages religieux. Parmi ceux-ci les plus populaires sont les deux saints protecteurs des muletiers : saint Éloi et saint Antoine. Les devises reflètent souvent un humour porté sur le vin, l'amour, la richesse, la fête ou la vie en général. Ainsi il n'est pas rare de trouver les thèmes "contentement passe richesse", "vive l'amour sans tristesse" ou "vive les jours de noces et ceux de débauche" et encore "vive ... , qui souvent paye la bouteille".



Harnachement de mulet. Une des plaques gravées, dites « lunes », porte l'inscription Vive le Roy M. de Necker / et les Etats généraux / 1789. Musée Crozatier, Le Puy en Velay.



M. Kettel, La caravane de la poste sur le chemin de Saas Fée, vers 1938, Canton du Valais.

### Le port des boutes

L'une des marchandises les plus fréquemment convoyées est le vin ; la charge ordinaire d'un mulet est habituellement de huit setiers, mesure du Bas-Vivaraire, soit 168 litres de vin.

L'équivalent en litres du setier varie selon les régions. Nous retiendrons donc une moyenne de ce qu'un setier peut représenter en Vivarais, en l'absence d'information exacte.

En un seul voyage, une *couple* de 25 mulets peut ainsi transporter pas moins de 40 hectolitres de vin d'une cave vivaroise. Ces huit setiers se trouvent répartis dans deux longues *boutes* fixées sur le dos de l'animal.

Les *boutes*, fabriquées tout spécialement au Puy-en-Velay, sont de grandes outres en peaux de vaches solidement cousues et fermées sur le haut par une cheville en bois. Une fois vides, leur cuir desséché prend la raideur d'une planche. Aussi faut-il les tremper dans l'eau afin de leur restituer leur souplesse avant chaque nouveau remplissage. L'outre en peau de bœuf est la seule par rapport à celle en peau de chèvre, à pouvoir résister à la pression et aux ballottements du transport à dos de mulet. Lorsqu'elles sont usées parce que trop souvent piquées, les *boutes* sont vendues aux artisans ambulants qui vont de village en village raccommoder les chaussures.



Adriaen Van de Velde (1636-1672)  
Study of a mule (Etude de mulet)  
The Pierpont Morgan Library, NEW YORK



# Les aléas de la traversée

## Paysages du Mézenc

### L'enneigement : les mules emburlées... !

Par temps de neige, de froid ou de vent, le voyage n'est pas dénué de difficultés ; car lors de la traversée du Vivarais au Velay, les bourgs du massif du Mézenc à l'image du Béage restent souvent plusieurs semaines ensevelis sous la neige. Alors, la *couble* se livre à la manœuvre de la *chalade* afin de tracer son chemin dans la neige. Le mulet en tête de la *couble* piétine quelques instants la neige puis passe à la queue, le second le remplace et fait de même, et ainsi de suite pour les autres bêtes de la file. C'est ainsi que les convois parviennent à se frayer un chemin par monts et par vaux ; et ce, quel que soit le temps. Cependant, il arrive parfois que la montagne « se ferme » par suite d'une neige trop abondante : les muletiers venant d'en bas se trouvent alors obligés de rebrousser chemin et d'aller provisoirement utiliser leur *couble* au transport du vin du Midi vers d'autres destinations. Les plus intrépides se rassemblent, se concertent et forment un immense convoi de toutes leurs *coubles* réunies afin d'ouvrir la *chalade* et de se lancer à l'assaut de la montagne.

Témoignage de l'abbé de Montesagne, de Pradelles, en juillet 1776, recueilli par Faujas et cité par Michel Carlat.

Albin Mazon relate ainsi que, par un temps de grande neige, des muletiers seraient passés un jour sur un village de la région sans même s'en apercevoir. L'un de leurs mulets perdit un fer, que l'on ne retrouva que bien plus tard... sur le toit de l'église.

Schéma du pont de Rieutord, avec l'arche en bois provisoire, fin XVIII<sup>e</sup> siècle - archives privées

Le village d'Ussclades, photo début XX<sup>e</sup> siècle

### La durée du trajet

Franck Brechon explique que c'est par la route reliant Le Puy à Viviers que les muletiers de l'Hôtel-Dieu du Puy rejoignent la Provence à la fin du Moyen Âge et au XVI<sup>e</sup> siècle. Il leur faut huit jours pour aller du Puy au Rhône - généralement à Pont-Saint-Esprit - en faisant étape, entre autres lieux, au Monastier, au Béage, à Montpezat, Aubenas et Viviers. Les distances parcourues en une journée par un convoi de mulets peuvent aller de 20 à 40 km. Le convoi voyageant du matin jusqu'au soir sans faire de halte, le mulet conserve son fardeau tout au long de la journée ; il s'alimente en route grâce au *moural*, un râtelier portatif constitué d'une grande poche en mailles de corde et broderies. Chaque mulet porte ainsi la ration de foin - la *peyre* - qui lui est nécessaire d'une halte à l'autre.

Crue de 2001 : le fleuve en furie contourne aussi le pont par la gauche et submerge la rampe d'accès au pont - cliché mairie d'Ussclades-Rieutord



« Moural » de mulet avec son décor de broderies en laines multicolores et gros grelot avec son licol ancien, fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Musée Crozatier, Le Puy en Velay.

Le quartier Ferrand au Pal après la tempête de neige. Cliché L. Haond

# La fin du voyage

## Paysages du Mézenc

### La fin des muletiers

Les dernières grandes routes muletières de la région sont celles par lesquelles monte le vin du Bas-Vivarais et descendent les céréales des hauts plateaux.

Elles se retrouvent progressivement supplantées par les grandes routes à roulage, lesquelles sont ensuite, à leur tour, remplacées par les chemins de fer.



Montpezat, maison à ogive, ville basse - cliché L. Haond



### La mutation des transports : l'essor du roulage et des chemins de fer en Vivarais

Les travaux de modification des routes vivaroises ne débutent pour l'essentiel qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle et ne se généralisent à tous les axes qu'après 1750, ce qui laisse un sursis à l'industrie muletière durant cette période.

À partir de 1825, les autorités départementales procèdent au désenclavement de l'Arèche par la construction de routes et de ponts, puis des premières voies ferrées entre Livron et Privas en 1862 et entre St-Rambert et Annonay en 1869.

De même, dès 1830 apparaissent les premiers bateaux à vapeur sur le Rhône, une nouvelle concurrence pour les modes de transport terrestres. Le développement de l'ensemble de ces infrastructures de transport met fin aux dernières disettes, permet l'essor du commerce en favorisant la fréquentation des foires ainsi que l'exportation des denrées agricoles.



Montpezat, foire aux chevaux, 1903. Coll. L. Haond

La côte du Pal au « tournant de la serre » au-dessus du Fau et la montagne de la Grande Barthe au début du XX<sup>e</sup> siècle. Cliché des archives du Ministère de l'Agriculture

### La fin du voyage

Les coubles, par la route du Pal, s'en sont allées. Beaucoup parmi les hommes d'en Haut, depuis, sont entrés dans leur trace. Un à un, de leurs sonnailles, les oreilles en tambour ; les yeux encore humides du soleil qui caresse sucs et serres aux aurores d'automne, les paupières collées d'une *burle* d'enfance indicible et tenace. Eux, les fils et les cousins des vents, le nez gorgé des parfums de foin coupé, portant sur eux les acres odeurs d'étable, serrant sur le chemin, par l'esprit, leur mère de leurs bras maladroits ; certain, le cœur encore chaviré du rouge aux joues de la fille aimée de qui, naguère, sur la lande, il prit la main ; la musette à chagrins pleine pour l'ultime descente. Ecoutez les hommes d'en Haut partis quérir leur pain qui chantent en silence leur montagne !

Les paysages, en marchant, se lovent dans les replis de la mémoire.



Le lac Ferrand dans les années 1930 - cliché coll. L. Haond



Édition : Les Amis du Mézenc  
Conception : Sidonie Delaigue, Jean-Claude Mermet  
Sources :  
La conception et le contenu de cette exposition doivent beaucoup à :  
- Franck Bréchon, Laurent Haond, Yannick Pochelon  
- Que nous remercions particulièrement.  
- Nos penseurs tout également à : Michel Carlat + Paul Teyssier +  
Bibliographie :  
- BLANC (Hélène), *Bonnafos, une chartraine en Vivarais*, 1176-1300. Mémoire de maîtrise, Université Lumière Lyon 2, septembre 2000.  
- BOISSIN (Firmin), 7<sup>e</sup> édition, 1981, *Jan de la Lune. La contre-révolution en Vivarais*, roman historique, éditions Slatkine, Aubusson.  
- BRECHON (Franck), *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges au Moyen Âge*, 4 vol., 1368 p., Thèse pour le doctorat nouveau régime d'histoire, Université Lumière Lyon 2, 21 octobre 2000.  
- CARLAT (Michel), s.d., 1985, *L'Arèche*, Editions Curandera, 635 p.  
- CARLAT (Michel), TEYSSEIER (Paul), « Regards sur la paroisse du Béage de 1664 à 1790 », *Les Cahiers du Mézenc*, n°7, 1995.  
- EYRAUD (Paulette et Marcel), « Dans les pas de Philibert Barbastro, muletier des Etables », *Les Cahiers du Mézenc*, n°10, 1998.  
- HAOND (Laurent), 1999, *Les Pères de la Côte du Pal. Voyage au Fau et au Pal, villages frontalières à Montpezat en Vivarais entre Haute Cévenne et Montagne ardéchoise*, chez l'auteur, 352 p.  
- HAOND (Laurent), « Le quartier du Pont du Béage », *Les Cahiers du Mézenc*, n°18, 2006.  
- HAOND (Laurent), « Le pont de Ristour », *Les Cahiers du Mézenc*, n°19, 2007.  
- MAZON (Albain), 1991, *Les Muletiers du Vivarais, du Velay et du Gévaudan*, Imprimerie Licherhart&Cie, Aubusson, 129 p.  
Maquette et mise en page :  
Christophe Apsas, Sidonie Delaigue, Jean-Claude Mermet, Anne-Laure Vincensini  
Crédit photographique :  
B.N. de Vienne (Autriche), Sidonie Delaigue, Laurent Haond  
Dessins, cartes et plans : Franck Bréchon