

III – Quand la Dordogne prend un batelier – Gérard Marty –

En ce jeudi matin 6 juillet 1843, deux bateliers ont chargé 4 mètres cubes de moellons de roche calcaire. Ils doivent les descendre en bateau au port de Saint-Capraise en vue de la construction d'un mur en pierres sèches.

La carrière est située au bord de la Dordogne entre Baneuil et Varennes. Peut-être à même le lit de la rivière qui est découvert en cette saison. Dans son rapport sur le sinistre, l'Aspirant Ingénieur, responsable de la navigation sur la Dordogne, parle de la carrière de « Linac ». Frédéric Gontier, Jean Couleaud et Claude Valérie de l'association « Les Pesqueyroux » pensent qu'il peut s'agir des carrières de Léna qu'ils ont pu redécouvrir en août 2006, quand ils ont fait la descente de la rivière entre Lalinde et Tuilières alors que la Dordogne, suite à la rupture d'une vanne du barrage de Tuilières, avait retrouvé le niveau qu'elle avait avant la construction de la retenue. Ils ont relaté cette expérience dans un livre intitulé « Dordogne, la rivière retrouvée ».

Entre Mauzac et Saint-Capraise, le plateau calcaire du sous-sol affleure suscitant une série de rapides qui rendent la navigation particulièrement périlleuse.

À l'entrée de Lalinde, le Saut de la Gratusse a fait naître la légende du Coulaubre. C'était un redoutable monstre crachant le feu qui dévorait aussi bien les embarcations que les navigateurs et dont les Romains n'avaient pu venir à bout malgré leur science militaire. Heureusement, saint Front qui évangélisait le Périgord, passa par là et délivra les Lindois de l'affreux dragon. Il le précipita, avec les croyances païennes, dans les eaux qui, calmes auparavant, en devinrent alors épouvantablement agitées.

Quittant Lalinde, le lit de la rivière s'enfonce entre deux falaises verticales qui peuvent s'élever jusqu'à une dizaine de mètres. Ce n'est alors qu'une suite de rapides dans des couloirs d'où émergent des rochers saillants entre lesquels serpentent de redoutables courants. La navigation ne se faisait qu'en période de hautes eaux, la Dordogne étant dite alors « marchande ».

Avant la mise en service en 1844 du canal latéral entre Mauzac et Tuilières, des pilotes prenaient en charge les bateaux descendants, « couraux » ou « courpets », pour leur faire traverser ces passages dangereux que l'on appelait « malpas ».



Collection particulière
Le Coulaubre vu par Jacques Teulet

Il était parfois nécessaire d'alléger le chargement pour diminuer le tirant d'eau. Le surplus était alors chargé sur un courpet plus léger qui accompagnait les embarcations principales et qui était dit second.

Il y avait aussi les « argentats », conçus pour un seul voyage et vendus à l'arrivée avec leur chargement de carrassones ou de merrain. Les invendus étaient réutilisés pour de petites courses de voisinage.

C'est peut-être un de ces bateaux qu'utilisaient les deux marins pour transporter les moellons de la carrière au port de Saint-Capraise. Leur longueur était d'une dizaine de mètres et ils pouvaient transporter un peu plus de 10 tonnes.

Ce jour-là, les deux marins ont embarqué 4 mètres cubes de pierre sur le « gabarreau second » comme l'indique l'ingénieur. C'est un chargement qui dépasse certainement les 6 tonnes mais dont la densité ne facilite pas les manœuvres.

La distance à parcourir pour rejoindre le port de Saint-Capraise n'est que d'un kilomètre cinq cents à deux kilomètres cinq cents selon la carrière choisie mais il faut affronter le rapide des Pesqueyroux!

En juillet, et jusqu'aux pluies automnales, la Dordogne traverse une période de basses eaux rendant impossible la navigation commerciale. Il s'agissait donc pour les deux marins d'une opération que l'on pourrait appeler de cabotage, encore possible en cet endroit car les eaux n'avaient pas atteint leur point le plus bas qui se situe en août.

Une carte postale de 1907 montre la rivière

Pour obtenir la suite de cet article il faut en faire la demande au GAM.
gammonpazier@yahoo.fr