

Lundi 16/6/14 - salle Prosper Mérimée – 18h15...

Mémoire et Patrimoine Moissagais devait consacrer la dernière conférence de la saison aux découvertes des fouilles du Patus. Or, la municipalité organise le 10 Octobre prochain un colloque national sur ce sujet, au Hall de Paris.

Guy Astoul a bien voulu au dernier moment, nous parler de la navigation sur le Tarn et la Garonne de Moissac à Bordeaux, aux XVIII^e et XIX^e siècle et nous ne saurions trop le remercier.

Une quarantaine de personnes étaient présentes ce lundi et nous avons navigué sur les embarcations de l'époque, je ne dirai pas avec bonheur, car les conditions de navigations étaient rudes.

Belle et dense conférence difficile à entendre car l'acoustique du lieu est de très mauvaise qualité.

Guy Astoul a bien voulu nous adresser un résumé (et je l'en remercie chaleureusement) que j'ai rangé dans mes archives. En voici donc quelques extraits agrémentés de quelques passages que j'ai retenus.

La navigation sur le Tarn et la Garonne de Moissac, à Bordeaux, aux XVIII^e et XIX^e siècles.

Du Moyen Âge au XIX^e siècle, le Tarn et la Garonne ont encouragé les échanges et favorisé le développement d'activités économiques tout au long de leur cours. Certes le débit de ces rivières est capricieux ; leurs inondations sont fréquentes ; la période d'étiage, de basses eaux peut être longue en été, et elle pose de difficiles problèmes...

En dépit de ces difficultés, à des époques où le réseau routier est très insuffisant et impraticable pendant de longs mois, la navigation sur les fleuves et les rivières permet d'assurer une grande partie des transports sur les longues distances entre Atlantique et Méditerranée. Elle est, pendant des siècles, un atout majeur dans l'expansion économique des pays qu'elle traverse. Toute une vie, toute une civilisation s'organise le long des rivières du Sud-Ouest et Moissac est au carrefour d'un intense trafic que les mariniers contribuent à développer.

Fleuves et rivières ont un débit très irrégulier tandis que les divagations de Garonne ont marqué des siècles durant la vie de ses riverains et les obstacles de son cours. La carte d'un géographe du roi, Matis, éditée en 1716, précise, sur le tronçon de Mas-Grenier à Lamagistère, les nombreux écueils (rochers, troncs d'arbres) et illustre les sinuosités infinies du fleuve en soulignant les difficultés de la navigation.

Rarement pontés, les bateaux sont «plats de cale», bien adaptés aux faibles tirants d'eau du Tarn ou de Garonne. Ils ont 10 à 25 m de long, 2 à 5 m de large, plus d'un mètre de tirant d'eau pour les plus gros ; ils disposent d'un très grand gouvernail de poupe, la barre que tient le maître ou son patron et qui permet au pilote de diriger, en pesant sur ce très grand levier. Un gréement solide, autant que fruste, permet le halage grâce à un cordage que l'on attache en haut du mât ou à mi-mât. Les plus couramment utilisés sont les gabarres ou les gabarrots capable d'acheminer 8 à 15 tonnes de marchandises avec un équipage variant de 5 à 15 hommes.

La navigation sur la Garonne n'est pas de tout repos : naufrages après des chocs sur les roches ou autres obstacles qui affleurent, orages et inondations, coups de vent...

Le halage dans nos régions ne se fait pas avec les chevaux, mais les bâteaux sont tirés par des hommes.

Les mariniers se mettent sous la protection de Ste Catherine et c'est ainsi que l'on relève de nombreuses églises et chapelles. A Moissac, les fêtes de Pentecôte restent encore de nos jours, la fête des mariniers...même si l'élection de la rosière y a pris place récemment !

De riches familles de marchands prennent le contrôle de la navigation et du commerce entre Bordeaux et Moissac. L'exemple des Vignes et des Gouges est révélateur de cette évolution. Au XVIII^e siècle, Raymond Vignes oncle, devient négociant et armateur à Bordeaux. Son frère, prénommé aussi Raymond, reste négociant à Moissac et y épouse Jacqueline Gouges, la fille d'un minotier. Ainsi naît une lignée de riches négociants qui acquièrent une grande fortune grâce au commerce avec les Antilles.

De son côté, le marinier effectue un travail de galérien. Il gagne un salaire de misère, alors qu'il est soumis à de rudes conditions de

travail.

Les flux d'échanges progressent du Moyen Age au XVIIIème siècle. Le port de Bordeaux connaît son âge d'or entre les années 1720 et le début des années 1780. Il est le principal port de marchandises de la vallée de Garonne et de ses affluents.

Entre 1773 et 1781, de 1500 à 2000 tonneaux, soit de 15.000 à 20.000 hl de vin de Gaillac circulent sur le Tarn et atteignent Bordeaux par la Garonne. Les gabarres du Tarn sont aussi utilisées pour acheminer le minot, cette farine de première qualité que l'on transporte dans des tonneaux en bois jusqu'à Bordeaux et jusqu'aux Amériques, ce qui donne lieu à un trafic de plus de 800.000 barils de farine en 1786, soit à peu près 152.000 tonnes. Dès la fin de la guerre d'Amérique, en 1783, et pour encourager la jeune république des Etats-Unis, le gouvernement royal annonce qu'il n'interdit plus l'entrée des farines dans les colonies de Saint-Domingue et des Antilles. L'obligation faite aux colons d'acheter uniquement en métropole, en vertu de l'« Exclusif », est abolie et, avec cette abolition, décline inexorablement l'exportation de minot vers les Antilles.

Une chute sérieuse du trafic se poursuit au début du XIXe siècle, mais elle est enrayée pendant une vingtaine d'années de renouveau du trafic fluvial due à l'amélioration des cours des fleuves (chemins de halages et écluses) et à la construction des canaux. Cela est de courte durée...

L'avènement du chemin de fer, sous le Second Empire porte un coup fatal à la navigation fluviale. Dès 1856, l'achèvement de la ligne Bordeaux-Toulouse par Montauban réduit considérablement le trafic sur la Garonne. Les entreprises font rapidement le choix de la rentabilité et ce choix impose d'anéantir la batellerie. Le temps des gabarres est bien fini.

Danielle Bordes