

Grandeur et décadence de la navigation fluviale : l'exemple du bassin supérieur de la Garonne du milieu du XVIIIe au milieu du XIXe siècle

In: Histoire, économie et société. 1999, 18e année, n°3. pp. 569-592.

Résumé

Résumé Aux XVIIIe et XIXe siècles, alors que le réseau fluvial est bien en place avec ses limites de flottabilité et de navigabilité, ce sont surtout des produits bruts qui sont transportés dans le cours supérieur de la Garonne. Le trafic reste modeste même durant les périodes d'apogée dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle puis entre la Restauration et la Seconde République. Il est en outre totalement dépendant de Toulouse qui absorbe l'essentiel du fret et contrôle le commerce d'entrepôt. Les ports de l'amont et leur société sont modestes et leur existence doit beaucoup à la proximité des lieux d'extraction de pondéreux et à quelques rares activités induites par le trafic fluvial. Pourtant, la navigation se maintient jusqu'à ce que la concurrence du chemin de fer, débutée en 1862, devienne mortelle après 1875.

Abstract

Abstract In the 17th and the 18th centuries, the river system of navigation is well established, with its floatage and navigability limits, and mostly raw material is carried on the upper course of the Garonne. The traffic remains moderate even during the highest points of the second half of the 18th century and between the Restoration and the Second Republic. Moreover, it is totally dependent on Toulouse which draws most of the freight and controls the storage business. The upstream ports and their communities are of moderate size and they owe a lot to the nearness of the places of extraction of ponderous goods and to the few activities generated by the river traffic. However, shipping continues until the railway competition, started in 1862, becomes deadly after 1875.

Citer ce document / Cite this document :

Minovez Jean-Michel. Grandeur et décadence de la navigation fluviale : l'exemple du bassin supérieur de la Garonne du milieu du XVIIIe au milieu du XIXe siècle. In: Histoire, économie et société. 1999, 18e année, n°3. pp. 569-592.

doi : 10.3406/hes.1999.2050

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/hes_0752-5702_1999_num_18_3_2050

GRANDEUR ET DÉCADENCE DE LA NAVIGATION FLUVIALE : L'EXEMPLE DU BASSIN SUPÉRIEUR DE LA GARONNE DU MILIEU DU XVII^e AU MILIEU DU XIX^e SIÈCLE

par Jean-Michel MINOVEZ

Résumé

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, alors que le réseau fluvial est bien en place avec ses limites de flottabilité et de navigabilité, ce sont surtout des produits bruts qui sont transportés dans le cours supérieur de la Garonne. Le trafic reste modeste même durant les périodes d'apogée dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle puis entre la Restauration et la Seconde République. Il est en outre totalement dépendant de Toulouse qui absorbe l'essentiel du fret et contrôle le commerce d'entrepôt. Les ports de l'amont et leur société sont modestes et leur existence doit beaucoup à la proximité des lieux d'extraction de pondéreux et à quelques rares activités induites par le trafic fluvial. Pourtant, la navigation se maintient jusqu'à ce que la concurrence du chemin de fer, débutée en 1862, devienne mortelle après 1875.

Abstract

In the 17th and the 18th centuries, the river system of navigation is well established, with its floatage and navigability limits, and mostly raw material is carried on the upper course of the Garonne. The traffic remains moderate even during the highest points of the second half of the 18th century and between the Restoration and the Second Republic. Moreover, it is totally dependent on Toulouse which draws most of the freight and controls the storage business. The upstream ports and their communities are of moderate size and they owe a lot to the nearness of the places of extraction of ponderous goods and to the few activities generated by the river traffic. However, shipping continues until the railway competition, started in 1862, becomes deadly after 1875.

Lorsqu'on parcourt la bibliographie traitant de la navigation fluviale en France, on est surpris de constater l'absence de toute publication de fond portant sur celle de la Garonne supérieure et de son bassin. La question n'est pas pour autant vierge de recherches et les historiens ont pu étudier ponctuellement leur histoire dans des travaux plus généraux sur la région. Il a fallu attendre quelques ouvrages récents ¹ et le dernier congrès des fédérations his-

1. Nous citerons tout d'abord la réédition du travail pionnier d'Anne-Marie Cocula-Vaillières paru précédemment sous le titre *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle* : A.-M. Cocula-Vaillières, *La Dordogne des bateliers*, Paris, Tallandier, 1995. Les prolongements des travaux dans le même esprit ont donné lieu à des chapitres d'Anne-Marie Cocula-Vaillières et de Jean-Pierre Poussou dans

toriques languedociennes pour voir ce sujet intéresser plusieurs historiens et renouveler en partie l'image que l'on pouvait en avoir².

Du XVII^e au XIX^e siècle, l'activité des villes et des villages entre Toulouse et les Pyrénées a été en partie conditionnée par la Garonne et certains de ses affluents³. Toutefois, l'impact économique et social du fleuve n'apparaît pas au premier abord considérable, tant les bourgs où les activités portuaires se sont développées semblent modestes. Pourtant, les mentions qualitatives traitant des transports donnent l'impression d'une activité de circulation importante. Certains historiens locaux pensent même «qu'on sous-estime encore aujourd'hui l'importance du trafic commercial sur la Garonne en amont de Toulouse» jusqu'au début du XX^e siècle⁴, comme on a pu peut-être sous-estimer le trafic de la moyenne Garonne au milieu du XVII^e siècle⁵.

L'objet de notre étude tentera donc de confirmer ou d'infirmer cette impression, sans se limiter pour autant à une simple tentative d'évaluation des flux mais en recherchant le plus largement possible à déterminer l'impact économique et social de la voie fluviale. Pour cela, nous rappellerons préalablement l'ancienneté de l'activité fluviale tout en plaçant le bassin dans ce contexte, avec ses limites de navigabilité et de flottabilité. Nous recenserons alors la nature des produits qui y étaient transportés et chercherons quelles étaient leurs destinations. Ce trafic n'a pas été sans conséquence sur le développement d'activités portuaires en amont de Toulouse : nous situerons ces installations et leur influence respective tout en cernant quelles furent les activités provoquées par celles-ci. Nous tenterons alors d'approcher l'importance des flux en proposant une évolution dans le temps jusqu'à leur disparition. Ceci nous conduira tout naturellement à considérer la voie fluviale par rapport à la route et au chemin de fer pour bien comprendre comment, de complémentaire, la concurrence est devenue mortelle.

l'ouvrage collectif sur la Garonne intéressant directement notre sujet : J. Garrisson-Estèbe et M. Ferro (dir.), *Une histoire de la Garonne*, Paris, Ramsay, 1982. Nous indiquerons ensuite le travail de Gabriel Manière qui a le mérite de publier un certain nombre de sources inédites concernant le cours supérieur du fleuve : G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, Saint-Gaudens, Société des Études du Comminges, 1995 et la thèse de Jean-Luc Laffont qui propose une nouvelle approche du rapport entre la Garonne et Toulouse : J.-L. Laffont, *Policer la ville. Toulouse, capitale provinciale au siècle des Lumières*, thèse de doctorat, Toulouse, Université de Toulouse-Le-Mirail, 1997.

2. C. Marquié, C.-M. Robion et R. Viala (éd.), *Le Canal du Midi et les voies de communication dans le Midi de la France*, Actes du congrès des fédérations historiques languedociennes, Castelnaudary les 27, 28 et 29 juin 1997, Carcassonne, Société des études scientifiques de l'Aude, 1998.

3. «Les communautés de la vallée de la Garonne, depuis Fos jusqu'à Cazères, Grépiac, Auterive et le Vernet, vivent partiellement de la batellerie fluviale», voir G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, Paris, Éditions Cujas, 1974, p. 389.

4. R. Foch, «Le trafic commercial sur la Garonne au XVIII^e siècle», *Revue de Comminges et des Pyrénées centrales (R.C.)*, 1990, p. 381.

5. A. Maistre, *Le Canal des Deux-Mers. Canal royal du Languedoc, 1666-1810*, Toulouse, Privat, 1998, p. 27.

L'ancienneté du trafic de l'amont de la Garonne

L'importance économique de la Garonne est attestée depuis de nombreux siècles. On sait que sous l'Antiquité elle était une voie fluviale de premier ordre, venant compléter le remarquable réseau de voies romaines organisé en étoile autour de Toulouse. Dès cette période, les calcaires des Petites Pyrénées et les marbres de Saint-Béat étaient acheminés à Toulouse par le fleuve⁶. Il est donc probable qu'à cette époque déjà, une activité portuaire avait dû se développer au pied du petit massif montagneux : à Roquefort, Boussens, Martres et Mauran⁷, bien que Michel Labrousse n'ait cependant réussi à situer l'origine antique de cette navigation qu'à Boussens⁸. Plusieurs siècles plus tard, quelques mentions viennent attester d'une activité portuaire dans ces lieux ; dans le dernier tiers du Moyen Âge, les sources laissent apparaître un trafic fluvial actif : en 1202 des bateaux toulousains passaient sur le fleuve à Muret, en 1231 le Comte de Toulouse devait être transporté jusqu'à Martres-Tolosane par des pêcheurs toulousains à condition qu'ils lui fournissent un bateau convenable⁹. La pierre de Roquefort et de Belbèze était embarquée au port de Boussens alors que du bois, des pierres et autres marchandises pour Toulouse descendaient de l'Ariège, du Ger, du Salat et de la partie haute de la Garonne à la fin du Moyen Âge¹⁰. Quelques décennies plus tard, au XVI^e siècle, le port de Mauran dispose déjà de plusieurs barques sur les deux rives¹¹ alors qu'à Boussens l'embranchement du Comminges vers le Couserans donne lieu au paiement d'un droit de port et passage¹².

Ce n'est qu'au XVII^e et surtout au XVIII^e siècle que les mentions de l'activité fluviale se font plus nombreuses, probablement au rythme du développement du trafic commercial du bassin de la Garonne. À cette époque, l'organisation du réseau navigable apparaît clairement. Administrativement, on a longtemps considéré que la Garonne était flottable depuis le Pont-du-Roi et navigable à partir de Cazères¹³. En 1812, le premier arrondissement comprenant l'espace flottable par radeaux était borné à l'amont par Fos et délimité en aval par Cazères¹⁴. En fait, le fleuve «est flottable pour les radeaux à plusieurs

6. M. Labrousse, *Toulouse antique, des origines à l'établissement des Wisigoths*, Paris, Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome, 1968.

7. G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, *op. cit.*, p. 25-26 et p. 59-60.

8. M. Labrousse, *Toulouse antique, des origines à l'établissement des Wisigoths*, *op. cit.*, p. 351-352.

9. C. Higounet, *Le comté de Comminges de son origine à son annexion à la couronne*, Toulouse-Paris, Privat-Didier, 1949, 2^e édition, Saint-Gaudens, L'Adret, 1984, p. 488.

10. *Ibid.*, p. 463, note 217.

11. J.-L. Bonnassies, *Martres-Tolosane*, Toulouse, 1943, t. 2, p. 16-17.

12. R. Souriac, *Le comté de Comminges au milieu du XVI^e siècle*, Toulouse, Éd. du CNRS, 1978, p. 207.

13. Premier Congrès du Sud-Ouest Navigable tenu à Bordeaux les 12, 13 et 14 juin 1902, *Compte-rendu des travaux*, Bordeaux, Feret, 1902, p. 447.

14. AD 31 (Archives départementales de la Haute-Garonne), 3S, 35 ; L'arrondissement amont de la Garonne, 14 septembre 1812.

trains jusqu'au confluent du Salat, au Fourc [...] et navigable depuis ce point jusqu'à la Gironde»¹⁵. En 1903, E. Petit fait d'ailleurs débiter la première section navigable de la Garonne à Roquefort¹⁶, constatant une réalité qui date de l'Ancien Régime. De la même manière, l'Ariège est navigable depuis Auterive et flottable en amont¹⁷. Mais, en 1799¹⁸ comme au XVIII^e siècle en général¹⁹, on considère qu'elle est navigable depuis Cintegabelle, où il est vrai son débit est renforcé par l'apport des eaux du Grand Hers. Quant au Salat, il est navigable depuis Lacave, «mais seulement pour de très petits bateaux», et flottable depuis Saint-Girons, bien que l'amont de la rivière soit utilisé, comme dans le cas du Ger et de la Neste, pour «un flottage à pièces perdues»²⁰.

En effet, depuis Fos sur la Garonne, sur la Neste, le Salat ou le Ger, on abandonne au courant en période de hautes eaux les grumes et les bûches. Ce «flottage à pièces perdues» qui ne représente qu'une petite partie des moyens d'acheminement du bois n'est utilisé que sur des cours d'eau dont la profondeur n'autorise aucune autre technique. À partir de Fos sur la Garonne, de Saint-Girons sur le Salat et de Pamiers sur l'Ariège, le bois est acheminé par trains de radeaux²¹. Longs de 40 à 50 mètres, larges de 7, ils sont composés de poutres, de soliveaux et de chevrons de pin et de sapin. De faible tirant d'eau, puisque plongeant ordinairement dans l'eau de 45 à 50 centimètres, ils ont l'avantage de pouvoir descendre du bois de l'amont du fleuve et des grandes rivières. Ils sont chargés en outre, comme dans l'Antiquité, de pierre de taille, de marbre mais aussi de pièces de bois, de bois à brûler²², «de planches, de pièces de charbonnerie et de tonnellerie, ce qui augmente d'autant la rentabilité du transport»²³.

15. V. Fons, *Muret et ses environs*, Paris, Res Universis, 1989, p. 10.

16. E. Petit, *Aide mémoire des Travaux publics*, Paris, 1903, p. 852.

17. V. Fons, *Muret et ses environs*, *op. cit.*, p. 11 et G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, *op. cit.*, p. 605.

18. AD 31, 3S^{bis}, 1; Mémoire sur l'amélioration de la navigation en Haute-Garonne..., 7 ventôse an VII.

19. G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, *op. cit.*, p. 615, note 87.

20. AD 31, 1N, liasse 173; Rapport du Service de la navigation de la Garonne, 13 août 1816.

21. Les limites sont en fait purement indicatives et on sait que des trains de radeaux descendaient la Neste et la Garonne depuis l'Espagne, *supra cit.*; Christian Bourret et Patrice Poujade nous apprennent en outre que du Val d'Aran descendaient des radeaux dans des conditions particulièrement difficiles, voir C. Bourret, *Les Pyrénées centrales du IX^e au XIX^e siècle. La formation progressive d'une frontière*, Aspet, Pyrégaph Éditions, 1995, p. 320-326 et P. Poujade, *Une vallée frontière dans le Grand Siècle. Le Val d'Aran entre deux monarchies*, Aspet, Pyrégaph Éditions, 1998, p. 142-143 et p. 151. Voir carte 1 : Les vallées du bassin supérieur de la Garonne, et carte 2 : Flottabilité et navigabilité des cours d'eau du bassin supérieur de la Garonne.

22. *Ibid.*

23. J.-F. Soulet, *La vie quotidienne dans les Pyrénées sous l'Ancien Régime du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1974, p. 136.

À Roquefort et Boussens, la Garonne devenait réellement navigable²⁴. À partir de ces ports ainsi que de ceux de Martres, de Mauran, de Cazères, de Carbonne et de Muret – pour ne citer que les plus importants d’entre eux – partaient des trains de radeaux accompagnés à partir de l’ensemble portuaire de Boussens-Roquefort de bateaux d’un tirant d’eau maximum d’un mètre chargés au plus de 20 tonnes de marchandises dans les meilleures conditions de navigation²⁵. D’Auterive, de Cintegabelle ou de Saverdun, naviguaient sur l’Ariège des bateaux portant entre 8 et 12 tonnes, alors que de Lacave seuls de « frêles esquifs » étaient à même de franchir les rapides du Salat²⁶. La navigation de l’amont du bassin de la Garonne se terminait au port Garaud à l’entrée de Toulouse²⁷, où la presque totalité des marchandises était débarquée et, pour sa plus grande partie, entreposée²⁸. Cet état de fait résultait du danger de franchissement de la digue du moulin du Château qui, reconstruite après la crue destructrice de 1770²⁹, offrait une chute importante et le passelit en glacis aménagé pour permettre la descente des bateaux était dangereux dans ce sens et « à peu près insurmontable pour la remonte ». Dès lors, les trains de bois étaient pratiquement les seuls à poursuivre leur voyage, après avoir été au préalable « reconstruits, remaniés ou consolidés pour être conduits avec plus de sûreté à leur dernière destination »³⁰ en compagnie des plus petits bateaux construits à Lacave et à Cazères, qui franchissaient eux aussi la chaussée du moulin pour ne plus la remonter³¹. Les marchandises restantes qui n’étaient pas destinées au marché toulousain étaient acheminées par voie de terre à partir du port Garaud au port Saint-Etienne où elles étaient chargées sur des barques en direction d’Agde ou de Bordeaux³². Cela permettait d’échapper au danger du franchissement des chaussées du moulin du Château et du Bazacle pour une petite partie seulement des marchandises débarquées au port Garaud, puisque le marché toulousain absorbait l’essentiel des produits de l’amont de

24. Même si les autorités fixent toujours Cazères comme limite officielle. Cela conduit certains auteurs, dans leurs écrits ou leur cartographie, s’appuyant sur ces mentions, à placer la tête de la navigation de la Garonne à Cazères, voir P. Delvit, *Itinéraire de terre et d’eau. Albi-Toulouse de Louis XIV à l’an 2000*, Albi, Fédération des Sociétés intellectuelles du Tarn, 1988, p. 79.

25. AD 31, 1N, liasse 173 ; Rapport du Service de la navigation de la Garonne, 13 août 1816.

26. AD 31, 3S^{bis}, 1 ; Mémoire, 3 mars 1799.

27. R. Armengaud et H. Vieu, *Un quartier de Toulouse, d’Empalot à Port-Garaud au cours des siècles, au fil de l’eau*, Toulouse, Les Amis des archives, 1998.

28. G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, op. cit., p. 605.

29. J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1994, p. 65.

30. AD 31, 1N, liasse 173 ; Rapport du Service de la navigation de la Garonne, 13 août 1816.

31. J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, op. cit., p. 66. Notons en outre que les embarcations étaient « déchirées » à l’aval ; les planches pouvaient ainsi être récupérées pour une nouvelle utilisation. On comprend mieux ainsi les raisons de l’architecture simple de ces bateaux, voir à cet effet AD 31, 3S^{bis}, 1 ; Mémoire, 3 mars 1799.

32. G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, op. cit., p. 604.

la Garonne³³ au point que le trafic du bassin supérieur du fleuve s'effectuait essentiellement à la descente³⁴.

La nature du transport fluvial : des produits bruts surtout

Les sources qualitatives de l'Ancien Régime tout comme celles de l'époque contemporaine ne sont pas avares d'informations sur la nature du fret transitant par la Garonne. Ainsi, intendants, subdélégués, consuls des XVII^e et XVIII^e siècles ou fonctionnaires et élus locaux du XIX^e siècle font état de transport de bois, de pierres, de merrains, de marbre, de chaux, de charbon de bois, de fagots, plus rarement de blé, de fruits, de veaux, de moutons, de porcs, de laine, d'étoffes, de fer, de verre, de faïence, de glace, d'ardoises ou de briques... À la fin du XVII^e siècle, les récoltes excédentaires de blés commingeois prenaient la direction du Béarn ou des entrepôts cazériens³⁵. Dès cette date, de grandes quantités de bois à bâtir ou à brûler partaient des Pyrénées pour Toulouse³⁶. Soixante ans plus tard, « quantité de sapins » prennent la même direction³⁷ et à la fin du XVIII^e siècle c'est encore le transport du bois qui l'emporte³⁸. À la même époque, du diocèse de Rieux sont embarqués « pour Toulouse, et même Bordeaux, des bois de construction, des pierres à bâtir, des grains et les productions quelconques de toute la contrée »³⁹. Les cadis des basses draperies du Comminges et du Nébouzan, dont les débouchés sont généralement les pays de moyenne Garonne et plus rarement l'Italie, l'Espagne ou le Levant, semblent emprunter aussi la voie fluviale⁴⁰. Quant aux droguets du Volvestre, leur majeure partie est expédiée par la Garonne à la fin du XVIII^e siècle⁴¹.

Comme nous pouvons le voir, l'essentiel du trafic portait sur des produits primaires, la production transformée ne représentant qu'une faible partie des marchandises acheminées. Toutefois, l'existence d'un nombre assez important d'artisans pratiquant des activités induites par le commerce portuaire prouve, également l'exportation par la voie fluviale de produits ayant connu une trans-

33. BMT (Bibliothèque municipale de Toulouse), ms. n° 721 ; Mémoire de Sanson, intendant de Montauban, 1699.

34. Il faut dire que la remonte, en amont des chaussées toulousaines, s'avérait particulièrement difficile et longue. En 1810, il faut encore trois jours et demi pour remonter le fleuve de Toulouse à Cazères, voir P. Delvit, *Itinéraire de terre et d'eau. Albi-Toulouse de Louis XIV à l'an 2000*, op. cit., p. 79.

35. BMT, ms. n° 603 ; Intendant Daguessau, *Mémoire général sur les diocèses de Languedoc*, f° 421, r°.

36. *Ibid.* et voir carte 3 : Ports qui ont des dépôts de bois en amont de Toulouse au XVIII^e siècle.

37. AD 34 (Archives départementales de l'Hérault), C, 6552 ; Mémoire sur le Petit Comminges par Glayse, commissaire principal de l'Assiette, 1772, f° 9.

38. BMC (Bibliothèque municipale de Carcassonne), ms. n° 93 ; Intendant Ballainvilliers, *Mémoires sur le Languedoc divisés par diocèses et subdélégation*, 1788, f° 27, r°.

39. *Ibid.*, f° 22, r°.

40. AD 34, C, 2475, pièce 30 ; Observation de l'inspecteur des manufactures de Saint-Gaudens, 1748.

41. BMC, ms. n° 93 ; Intendant Ballainvilliers, *Mémoires sur le Languedoc divisés par diocèses et subdélégation*, 1788, f° 25, r°.

formation minimale engendrant le développement de ce petit artisanat local. Ainsi, des tailleurs de marbre et de pierre sont installés à Roquefort. Des scieurs de long débitent des grumes pour les chantiers navals et le bâtiment. Des trains de radeaux sont déchargés et leur bois débité à Boussens et surtout à Roquefort⁴².

En outre, même si le trafic de marchandises était sans conteste la plus importante activité de batellerie, la Garonne permettait aussi de transporter des passagers jusqu'à Toulouse. Vers le milieu du XIX^e siècle, alors que la descente des diverses marchandises était organisée « toutes les fois que l'occasion s'en présente »⁴³, le transport des passagers était, quant à lui, régulier. En effet, « un service réglé de bateaux est organisé entre Cazères et Toulouse pour le transport des marchandises et des voyageurs qui prennent souvent cette voie pour se rendre au chef-lieu du département. Trois fois par semaine une barque pouvant contenir 60 à 80 personnes part de Cazères le matin et arrive à Toulouse dans l'après-midi⁴⁴. Un autre service est aussi établi entre Carbonne et Toulouse. Les barques partent trois fois par semaine en alternant avec le service de Cazères. De cette manière on a à Carbonne tous les jours un départ de barque pour Toulouse »⁴⁵.

Un commerce de domination : « L'appel du marché » toulousain

Que ce soit pour les passagers et encore plus pour les marchandises, il apparaît clairement que la destination principale est Toulouse, tant la capitale régionale semble tributaire de l'amont de la Garonne pour une partie de ses approvisionnements. « L'appel du marché » toulousain est particulièrement déterminant, pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle, pour tout ce qui concerne les matériaux de construction dans un contexte de développement et de rénovation urbains de la capitale régionale⁴⁶. De tout temps, comme l'indiquent les tarifs et l'état des poids moyens des matériaux transportés par la Garonne, le transport du bois semble primer avec l'acheminement de grumes d'acacia, de chêne, de sapin, de bois de chauffage de chêne et de hêtre, de rondins de chêne et de diverses autres essences, accompagné du transport de pierre, de plâtre en poudre ou en panier et de chaux vive⁴⁷. Si l'importance du trafic de bois de construction était lié à la forte demande toulousaine, c'était

42. G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, op. cit., p. 51.

43. SHAT (Service historique de l'Armée de terre), MR 1225/ 42 et 43; H. de Lartigue, *Mémoire sur la reconnaissance des environs de Montesquieu-Volvestre, Rieux et Carbonne*, Bastia, 15 août 1843, f^o 21.

44. « La descente de Cazères à Toulouse s'effectue en huit heures et il faut trois à quatre jours pour remonter », *ibid.*, f^o 22. Roschach nous indique qu'une « barque vient du Salat à Toulouse en six ou sept heures; elle en met douze par les basses eaux », voir E. Roschach, *Foix et Comminges*, Paris, 1862, p. 172.

45. SHAT, MR 1225/ 42 et 43; H. de Lartigue, *Mémoire sur la reconnaissance des environs de Montesquieu-Volvestre, Rieux et Carbonne*, op. cit., f^o 21.

46. J.-L. Laffont, *Policer la ville. Toulouse, capitale provinciale au siècle des Lumières*, op. cit., chap. XVII, § 1.

47. G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, op. cit., passim.

aussi le cas pour le bois à brûler dont la ville était particulièrement démunie. En dehors de la modeste des disponibilités en bois, du peu de produits de substitution et de la dégradation des forêts, cette pénurie s'explique par l'accroissement des besoins de la capitale régionale. Au XVII^e siècle déjà, la carence commence à être perceptible⁴⁸. Poursuivant son aggravation, elle atteint un seuil critique dès la seconde moitié du XVIII^e siècle pour demeurer sensible jusqu'au milieu du XIX^e siècle, juste avant la substitution du charbon de terre au bois à brûler⁴⁹.

Toutefois, l'état de dépendance n'est pas toulousain, il affecte avant tout les habitants des campagnes et des bourgs de l'amont de la Garonne. Si dans son négoce Toulouse est assujettie aux places provençales et bas-languedociennes, les régions au sud de la ville sont dominées par la demande toulousaine, tant «ce sont les régions d'où provient la demande qui mènent la danse, qui passent les commandes et qui les financent»⁵⁰, une production ne s'implantant «qu'en fonction d'un marché préexistant, c'est-à-dire à la faveur d'une circulation déjà en place»⁵¹. L'état dû à l'intendant de Saint-Priest concernant les négociants en blé du diocèse de Rieux est édifiant à ce sujet. Sur les 27 recensés en 1772 au Fousseret, à Capens, Cazères, Carbonne, Lafitte, Marquefave, Montesquieu, Peyssies, Rieux et Saint-Élix, il est possible d'identifier l'influence de 17 d'entre eux. La moitié sont des intermédiaires et agissent en tant que commissionnaires pour le compte des marchands toulousains ou d'ailleurs. 7 se trouvent installés à Cazères, 1 à Rieux, 1 à Montesquieu⁵². L'autre moitié est constituée de marchands travaillant pour leur propre compte : 5 à Cazères, 1 au Fousseret, 1 à Lafitte et 1 à Peyssies. Force est de constater ici encore la dépendance locale vis-à-vis du marché toulousain. Seule Cazères concentre un nombre important de négociants, car sa position est stratégique dans la mesure où elle reçoit une grande partie des blés du Comminges. Mais le plus grand nombre de ses marchands n'agit qu'en tant que commissionnaire des négociants de la capitale régionale et ceux d'apparence indépendante ne travaillent que pour un marché captif puisque les «grains qu'ils achètent sont envoyés par la Garonne jusqu'à Toulouse et leur commerce ne s'étend pas plus loin»⁵³. Cette dépendance vis-à-vis de la capitale régionale comme la nature du trafic faite de produits primaires nous amènent

48. G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, op. cit., p. 740-741.

49. B. Viguié, *Le commerce du bois à Toulouse, vers 1670-vers 1780*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1990, *passim*.

50. J. Thomas, *Le temps des foires. Foires et marchés dans le Midi toulousain de la fin de l'Ancien Régime à 1914*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1993, p. 117.

51. A. Emmanuel, *L'Échange inégal. Essai sur les antagonismes dans les rapports économiques internationaux*, 1969, p. 43, cité par F. Braudel, *L'identité de la France. Les hommes et les choses*, Paris, Arthaud, 1986, Paris, Flammarion, 1990, t. 2, vol. 2, p. 257.

52. Le négociant de Montesquieu-Volvestre travaille à la fois en tant que commissionnaire des marchands toulousains et pour son compte.

53. AD 34, C, 2913; État des négociants en blé de la Province établis dans les villes et bourgs du diocèse de Rieux, 1772.

à considérer que la situation commerciale de l'amont de la Garonne ressemblait à « un marché dominé de type colonial »⁵⁴.

Transport et redistribution. Des ports aux espaces centraux

Les matières échangées étaient en effet surtout constituées de produits bruts ou faiblement transformés. Le rôle de la société de l'amont de la Garonne se limitait essentiellement à extraire puis à acheminer ces produits. Les ports n'existent alors que parce que les conditions d'exploitation des pondéreux et leur transport sont rendus difficiles par la faiblesse des moyens techniques employés favorisant la lenteur de l'exploitation, des transbordements et de la circulation. En plagiant Fernand Braudel, nous devons admettre que chaque fois que l'occasion lui est offerte, la marchandise lourde et anormalement encombrante prend quasiment d'elle-même la voie d'eau⁵⁵. Aussi, les premiers ports de la navigation de la Garonne se situent au plus près des lieux d'exploitation des matières brutes⁵⁶. L'ensemble Roquefort-Boussens puis, quelques kilomètres en aval, le complexe Martres-Mauran sont au pied des Petites Pyrénées et positionnés idéalement pour recevoir le bois⁵⁷ qui couvre les versants, et les produits d'extraction des carrières toutes proches. Ainsi, ces ports embarquent-ils la chaux et le plâtre de Belbèze, de Marsoulas, de Betchat, d'Ausseing et de Cérizols, la pierre rousse de Cassagne, la pierre blanche ou bleue de Belbèze, celle de Cabardos à Boussens ou de Furne à Cassagne, ou celle de Roquefort et de Balesta⁵⁸. Les marbres de Saint-Béat, le bois des Pyrénées des vallées du Salat, de la Neste⁵⁹, de la Barousse, du Ger, et de la partie flottable de la Garonne ne font que transiter par ces ports⁶⁰. Chargés en amont sur des radeaux ou de petites barques, ils poursuivent leur voyage pour Toulouse, à moins que le bois ne passe par les entrepôts, le temps d'un changement de main et d'une prise de bénéfices⁶¹.

Mais la proximité des lieux d'extraction et le positionnement à l'amont de la partie navigable de la Garonne ne suffit pas à assurer à ces ports une position

54. Pour reprendre, en la transposant à l'amont de la Garonne, la formule de Georges Frêche constatant la dépendance commerciale de Toulouse, voir G. Frêche, « Études statistiques sur le commerce céréalier dans la France méridionale au XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire économique et sociale*, 1971, p. 184-192, cité par J. Thomas, *Le temps des foires. Foires et marchés dans le Midi toulousain de la fin de l'Ancien Régime à 1914*, op. cit., p. 117.

55. F. Braudel, *L'identité de la France. Les hommes et les choses*, op. cit., t. 2, vol. 2, p. 276.

56. Voir carte 5 : Principaux ports du bassin supérieur de la Garonne.

57. Mauran produit « beaucoup de bois », voir BNF (Bibliothèque nationale de France), coll. des provinces de France, Languedoc, fonds des Bénédictins, vol. 20; *Mémoire sur le diocèse de Rieux adressé par Blaise Binet à Dom Bourotte*, f° 279, v°.

58. G. Manière, « Les carrières souterraines de Belbèze-en-Comminges, de Furne et de Balesta », *R.C.*, 1965, p. 57-70.

59. Sur la Neste, le flottage à pièces perdues semble dominer, mais des radeaux descendent aussi la rivière, voir Bennadar (M^{me}), « Le flottage en vallée d'Aure », *R.C.*, 1965, p. 145-147.

60. Voir carte 4 : Lieux d'extraction des calcaires et zone d'exploitation des bois exportés par la Garonne, et carte 5 : Principaux ports du bassin supérieur de la Garonne.

61. Voir carte 3 : Ports qui ont des dépôts de bois en amont de Toulouse au XVIII^e siècle.

dominatrice dans le trafic et le commerce fluvial. Carbone, Muret et encore davantage Cazères ont un rôle bien plus déterminant. Plus que le positionnement naturel, ce qui l'emporte avant tout c'est le caractère central du lieu par le rôle qu'il joue dans la redistribution des produits. Ces villes, comme les villages portuaires de l'amont, reçoivent un certain nombre de produits bruts qui suivent les axes valléens. Ainsi Cazères et Carbone bénéficient d'une partie des bois du Plantaurel qui flottent aussi sur l'Ariège. Mais dans ce cas, rien ne différencie Cazères de Couladère, son vis-à-vis sur la rive droite de la Garonne. Couladère paraît même mieux situé pour contrôler le trafic du Couserans et du Comminges, de part et d'autre de la vallée du Volp⁶². Pourtant, tout prouve la supériorité de Cazères : le nombre des personnels et des bateaux employés à la navigation, les entrepôts, l'effectif des marchands et leurs facultés car, ce qui classe un port – et au delà n'importe quel site central – c'est la capacité à entreposer puis à redistribuer les produits. Ainsi, Cazères représentait un « entrepôt pour tous les grains de plusieurs villes et villages du Languedoc et de la Guyenne. Elle est située au bord et au Nord de la Garonne ; c'est là où le pays de Couserans, et une bonne partie de l'Élection de Comminges, qui sont de l'autre côté de la rivière, viennent puiser les grains qui leur sont nécessaires pour leur subsistance ; c'est en cette ville où les marchands de grain de Toulouse vont faire leurs achats et leur dépôt pour les exporter dans le Bas-Languedoc et à Marseille en les embarquant sur la Garonne [...] »⁶³. De la même façon, Carbone est « en quelque sorte le dépôt de bois et de denrées de toute espèce dont on approvisionne la ville de Toulouse [au point qu'il] part de son port toutes les semaines 8 à 10 bateaux chargés de provisions »⁶⁴ de telle manière que les contemporains eux-mêmes s'étonnent de l'importance de ce trafic⁶⁵. En fait, la ville draine, par la vallée de l'Arize, les denrées de la partie montagneuse du diocèse de Rieux, du Pays de Foix et du Couserans pour les entreposer puis les redistribuer. Le réseau routier est d'ailleurs établi ou rénové en fonction du débouché portuaire carbonnais.

C'est aussi le caractère central qui a favorisé le déplacement de l'essentiel de la construction navale à Cazères, fournissant à cette ville une des plus importantes activités induites par la navigation garonnaise. En effet, elle possède les chantiers navals les plus développés de la région et partage avec Auterive et Lacave la particularité de fabriquer de petites embarcations seules capables de glisser sur l'Ariège et le Salat⁶⁶. Ainsi, les chantiers de Lacave

62. « Il y a dans ce lieu un port très commode sur la Garonne. On y porte de la montagne du bois à brûler et à bâtir, de la chaux et du merrein des lieux voisins. On voit le tout presque journellement à Toulouse sur des barques et sur des radeaux », voir BNF ; B. Binet, *Mémoire sur le diocèse de Rieux [...]*, op. cit., f° 240, v°.

63. AD 31, 2G, 205 ; Mémoire des consuls de Cazères aux États de Languedoc, vers 1755.

64. BNF, coll. des provinces de France, Languedoc, fonds des Bénédictins, vol. 166 ; *Mémoires et documents sur l'agriculture, l'industrie, le commerce, les travaux publics et l'histoire naturelle du Languedoc*, Diocèse de Rieux, f° 76.

65. *Ibid.*, « on ne conçoit pas comment la vallée de Rieux peut fournir une telle quantité prodigieuse de fruits et de denrées ».

66. Quelques mentions concernant les barques naviguant sur le Salat dans S. Henry, Le rôle économique du Salat au XIX^e siècle en Haute-Garonne, *Le Canal du Midi et les voies....*, op. cit., p. 155-156.

élaborent-ils les plus petits bateaux de l'amont de la Garonne, alors que ceux d'Auterive construisent des barques à fond plat pouvant porter de 8 à 12 tonnes⁶⁷. Cazères dispose de l'activité la plus développée et la plus diversifiée et, aux côtés d'un secteur de pur service lié au transport, s'y développe en parallèle un travail spécifique de construction navale⁶⁸. La batellerie de rivière y est très anciennement installée. Selon Philippe Delvit «le bourg libre de Cazères fut autorisé à construire des bateaux par le roi Louis VI le Gros ou par son fils dit le Jeune au XII^e siècle». Mais la batellerie n'acquiert une dimension industrielle qu'entre «les années 1756 et 1890»⁶⁹. On fabrique dans cette ville la «barque cazérienne» dont la clientèle s'étend à l'ensemble du bassin de la Garonne. Celle-ci est essentiellement faite de chêne dont le bois provient des forêts voisines. Les pièces sont majoritairement façonnées à la hache. Les coques des barques ne sont pas calfatées, les fentes étant uniquement garnies de mousse recouverte d'un joint pour en assurer l'étanchéité. Les membrures sont assemblées avec des chevilles de bois et les planches au moyen de clous forgés. Il existe plusieurs modèles d'embarcations. Les plus petits sont représentés par les bateaux de pêche de 8,50 mètres⁷⁰. Les barques destinées aux pêcheurs de sable mesurent 9,50 mètres. Les modèles de 15 à 17 mètres de long sont employés au service des dragues. Enfin, les barques de transport pour la navigation commerciale mesurent 19 mètres de long sur 2,50 mètres de large et peuvent embarquer 25 tonnes de fret. En dehors des barques fluviales, les chantiers confectionnent aussi des péniches destinées au transport sur le Canal du Midi ; il s'agit des «sapines» de 160 tonnes⁷¹.

Les acteurs de la vie fluviale

Les chantiers de Cazères sont les seuls à proposer une fabrication dépassant largement les débouchés locaux puisque seule une partie des embarcations était destinée à la navigation de l'amont de la Garonne. Le dynamisme de cette industrie a pour effet de développer toute une société dont les activités gravitent autour de la Garonne. L'étude de ces acteurs de la vie fluviale, en dehors de l'intérêt qu'il y a de mieux les connaître, peut aussi nous aider à appréhender l'importance du trafic fluvial à partir de la détermination de leur niveau de richesse.

Les catégories les plus fortunées sont étriquées et ne se rencontrent que parmi les tenants de la batellerie et les marchands spécialisés dans le commerce du bois. Les plus aisés sont représentés par les constructeurs de bateaux destinés à la navigation fluviale et à celle du Canal du Midi. Les chantiers ayant

67. AD 31, 3S^{bis}, 1 ; Projet de tarifs, 1820.

68. J. Gardel, «Historique de la Batellerie à Cazères», *R.C.*, 1964, p. 180.

69. Philippe Delvit cité par G. Manière, «Une réminiscence des acteurs de la vie fluviale à Cazères aux XVIII^e et XIX^e siècles et autres évocations historiques», *R.C.*, 1994, p. 525.

70. J. Gardel, «Historique de la Batellerie à Cazères», *loc. cit.*, p. 180.

71. *Ibid.*, p. 181.

acquis la plus grande dimension se trouvant à Cazères, on recense dans la ville une moyenne bourgeoisie d'entrepreneurs en construction navale qui côtoient, dans le port le plus notable de l'amont de la Garonne, des maîtres de bateaux à la fortune un peu moins substantielle⁷². La situation des marchands de bois est plus hétérogène ; les plus riches sont installés à Cazères et à Carbonne, ports les plus dynamiques de l'amont de la Garonne, les plus modestes dans les ports secondaires comme Noé et dans les villages ou les bourgs éloignés de la Garonne, dans des lieux proches d'importantes ressources en bois comme Montesquieu-Volvestre ou Bérat⁷³. La différence des volumes traités n'explique pas seule les variations des niveaux de fortune. En effet, le commerce du bois de l'amont de la Garonne est extrêmement segmenté et le bois arrivant au port Garaud en provenance des Pyrénées et de leur piémont est souvent passé par quatre ou cinq intermédiaires. Après que les ruraux situés à proximité des lieux d'exploitation aient réalisé les coupes, des petits marchands locaux achetaient le bois et « se chargeaient de le transporter au bas de la montagne pour le vendre à d'autres marchands qui eux-mêmes vont le transporter dans les ports »⁷⁴. Cette pratique qui favorisait l'élévation des prix par une prise de bénéfice par chacun des intermédiaires, avantageait aussi les marchands en bout de chaîne qui vendaient directement aux marchands du port Garaud ou qui acheminaient les produits à Toulouse. Ainsi, dans la vallée de l'Arize, les paysans du Plantaurel et des coteaux du Volvestre coupaient le bois que des petits « trafiquants » portaient jusqu'à Montesquieu-Volvestre ; de là, quelques marchands y résidant se chargeaient de le livrer à ceux de Carbonne qui contrôlaient le commerce d'entrepôt⁷⁵. Les marchands de bois carbonnais ou cazériens se rapprochaient donc de la situation de fortune des propriétaires des chantiers navals ou des maîtres de bateaux. Ils appartenaient à la moyenne bourgeoisie de l'amont de la Garonne en compagnie des moyens propriétaires ruraux, des agents des services publics, du petit commerce et de l'hôtellerie. Ils se situaient à un niveau de fortune bien inférieur à ce que l'on pouvait observer à titre de comparaison chez leurs pairs à Moissac⁷⁶ ou à Toulouse⁷⁷, mais sensiblement identique en revanche à ce que l'on pouvait relever

72. A. Garrabé, *Les contrats de mariage dans la région de Cazères de la fin de l'Ancien Régime au Second Empire*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1975.

73. AD 31, C, 2010-2011 : Vingtième du revenu de l'industrie du diocèse de Rieux, 1750.

74. B. Viguié, *Le commerce du bois à Toulouse, vers 1670-vers 1780*, *op. cit.*, p. 35.

75. BNF ; *Mémoires et documents sur l'agriculture, l'industrie, le commerce...*, *op. cit.*, f° 76, v°.

76. A. Garrabé, *Les contrats de mariage dans la région de Cazères de la fin de l'Ancien Régime au Second Empire*, *op. cit.*, p. 96.

77. J. Sentou, *Fortunes et groupes sociaux à Toulouse sous la Révolution. Essai d'histoire quantitative*, Toulouse, Privat, 1969 et C. Dupoux, N. Fabre, O. Montels et J. Griffou, *Fortunes au décès à Toulouse au début du XX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1972, résumé dans C. Dupoux, « Les fortunes à Toulouse au début du XX^e siècle », dans *Les fortunes en France et dans la région toulousaine de la Révolution à nos jours*, Actes du colloque de Toulouse du 24 mars 1973, Toulouse, Service des Publications de l'Université de Toulouse-Le Mirail, 1976, p. 45-53.

ailleurs dans les campagnes toulousaines⁷⁸. En outre, les plus aisés d'entre eux n'atteignent que la moyenne de ce groupe, où les plus riches sont représentés par les aubergistes⁷⁹. Enfin, ils se situent très loin des grandes fortunes rurales des rentiers du sol comme de celles des professions libérales, du monde des affaires, du négoce et de la fabrique⁸⁰. Toutefois, ils apparaissent nettement au-dessus de la condition populaire et de la petite bourgeoisie des petits propriétaires agricoles et du monde de l'artisanat (au sein duquel on recense de nombreuses activités induites par la construction navale). Leur enrichissement est plus important et ils peuvent espérer accéder, selon Alain Garrabé, au statut de « négociant, soit au pire à celui de riches commerçants »⁸¹. En fait, il semblerait qu'ils restent plutôt prisonniers de leur profession comme tendrait à le prouver l'existence de véritables dynasties de maîtres de bateaux ou de constructeurs. Ainsi, Les Maylin, les Bordes, les Mourlan, les Lécussan, les Atoch⁸², les Goux, les Estrade, les Picharry, les Marcou, les Gignoux, les Esterle, les Salesses ou les Duluc se transmettent-ils de père en fils la maîtrise de bateaux⁸³. Les Atoch et les Lécussan se succédaient de la même manière à la tête des chantiers navals familiaux⁸⁴ où l'endogamie professionnelle est en outre largement pratiquée. Il semble dès lors que le maintien pendant plusieurs siècles de familles de maîtres de bateaux ou d'entrepreneurs de chantiers navals s'explique en grande partie par leur impuissance à s'élever dans l'échelle sociale, faute de pouvoir s'enrichir par une activité suffisamment lucrative. Ce phénomène semble confirmer un modèle de stagnation sociale que nous avons pu mettre en évidence pour des familles de ménagers et de laboureurs incapables de s'extraire de la condition paysanne liée, entre autres, aux difficultés d'enrichissement sur des terroirs pauvres⁸⁵.

78. E. Bories, H. Coste et C. Chanier, *Les fortunes dans les campagnes toulousaines sous la Révolution française*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1971 et C. Laffont, J.-F. Lamarque et G. Laporte, *Les fortunes dans les campagnes toulousaines au début du XX^e siècle (1905-1908)*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1972. Voir aussi les synthèses de ces mémoires par Jean Sentou pour la période révolutionnaire et par Jean-François Lamarque pour le début du XX^e siècle dans *Les fortunes en France et dans la région toulousaine de la Révolution à nos jours*, *op. cit.*, p. 59-64 et p. 89-94.

79. À Cazères, la moyenne de fortune du monde de l'hôtellerie et des transports n'est que de 849,40 F, alors qu'elle est de 2030,20 F pour le petit commerce et de 4017,83 F pour les agents des services publics, voir A. Garrabé, *Les contrats de mariage dans la région de Cazères de la fin de l'Ancien Régime au Second Empire*, *op. cit.*, p. 88.

80. *Ibid.*, p. 55 et suiv.

81. *Ibid.*, p. 100. Anne-Marie Cocula-Vaillières note le même phénomène sur la Dordogne et la basse vallée de la Garonne où on peut assister à la promotion de maître de bateaux à l'état de marchand. Mais cette transition s'effectue insensiblement. Voir A.-M. Cocula-Vaillières, « Gens de rivière... », dans *Une histoire de la Garonne*, *op. cit.*, p. 315.

82. G. Manière, « Une réminiscence des acteurs de la vie fluviale à Cazères aux XVIII^e et XIX^e siècles et autres évocations historiques », *loc. cit.*, p. 523-524.

83. J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 8-9.

84. L. Lécussan, « Note sur la batellerie de Cazères », *R.C.*, 1968, p. 140-145 et J. Gardel, « Historique de la Batellerie à Cazères », *loc. cit.*, p. 179.

85. J.-M. Minovez, *Société des villes, société des champs en Midi toulousain*, Aspet, Pyrégraph Éditions, 1997, p. 70-71.

L'étanchéité sociale de la petite bourgeoisie et des classes populaires œuvrant dans les activités induites par la batellerie est bien moins marquée, car affectée de nombreux mouvements d'élévations modestes comme de déclassements sociaux. Les petits bourgeois sont essentiellement représentés par les quelques patrons de bateaux et surtout par des artisans travaillant pour les chantiers. En effet, comme dans toute autre ville disposant de chantiers navals, un certain nombre d'activités complémentaires se développaient en parallèle à la construction de bateaux. Ainsi, Cazères comptait des cloutiers spécialisés dans la fabrication de produits essentiellement destinés aux chantiers. Les charpentiers n'y étaient pas plus nombreux qu'ailleurs mais ils étaient eux aussi spécialisés dans la marine et disposaient d'une aisance plus importante que ceux des autres villes et bourgs du diocèse de Rieux⁸⁶. On recensait en outre des calfats, des perceurs et des scieurs de long directement liés aux chantiers⁸⁷. Leur niveau de fortune les rapprochait plus souvent du peuple que de la petite bourgeoisie, et ils se différenciaient nettement des marins qui représentaient la plèbe de la société de la Garonne avec les tireurs de cordes⁸⁸ et les pêcheurs⁸⁹. Très sensibles aux crises d'Ancien Régime, leur situation économique est comparable à celle des brassiers les plus pauvres. Le moindre soubresaut de la conjoncture les affecte durement, ainsi « beaucoup de bateliers [...] recourent fréquemment à la charité »⁹⁰. La situation pouvait devenir d'autant plus grave que la concurrence s'accroissait sur le marché du travail, tant et si bien qu'au XVIII^e siècle les artisans et les gens des métiers servaient de radelier ou de batelier lorsque les crises d'Ancien Régime les privaient de leur activité⁹¹. Comme beaucoup d'autres métiers artisanaux ou de services, l'activité fluviale représentait souvent un complément aux maigres revenus de l'agriculture. Aussi, assistait-on à des mouvements fréquents d'une activité à l'autre, sur des temps brefs comme pour des temps longs⁹².

86. AD 31, C, 2010-2011 ; Vingtième du revenu de l'industrie du diocèse de Rieux, 1750.

87. L. Lécussan, « Note sur la batellerie de Cazères », *loc. cit.*

88. Les tireurs de cordes sont le plus souvent miséreux. Leur activité est essentiellement saisonnière et vient compléter de faibles revenus de l'agriculture, voir J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 12.

89. La pêche était une activité présente jusqu'au XX^e siècle sur la Garonne et ses affluents, représentant un complément de nourriture non négligeable et bon marché pour la masse de la population. Au XIX^e, la pêche était réglementée et divisée en 16 lots, du Pont-du-Roi à Toulouse, voir G. Manière, « De quelques souvenirs sur l'organisation de la pêche dans la Garonne et le Salat au XIX^e siècle », *R.C.*, 1994, p. 225-228. Les pêcheurs étaient dans l'ensemble fort modestes et les capitations de l'Ancien Régime les classent le plus souvent parmi les pauvres mendiants, voir notamment, AD 31, C, 1982 ; Rôle de la première capitation des communautés du diocèse de Rieux, 1695.

90. AD 31, C, 1925 ; Enquête de 1744. Questionnaire de Le Nain, intendant de Languedoc, sur les communautés du diocèse de Rieux : population, agriculture, industrie, commerce...

91. J. Gardel, « Historique de la Batellerie à Cazères », *loc. cit.*, p. 178.

92. Ainsi, les bateliers peuvent devenir journaliers pendant la morte saison estivale et à partir d'un certain âge abandonner la navigation pour une activité plus sédentaire comme la pêche ou le travail de la terre, qui n'a jamais vraiment été abandonné comme l'observe Anne-Marie Cocula-Vaillières. Voir A.-M. Cocula-Vaillières, « Gens de rivière... », dans *Une histoire de la Garonne*, *op. cit.*, p. 311.

Le trafic fluvial. *Quid des volumes et de l'évolution des flux ?*

Ce classement de fortune et de statut semble perdurer au delà des siècles, dénotant la mise en place de structures sociales faiblement évolutives au point que la mutation du trafic de l'amont de la Garonne paraît avoir eu peu de conséquences sur l'inflexion de celles-ci. Or, si nous savons quels sont les produits qui étaient acheminés par la voie fluviale et quels étaient les types de bateaux qui étaient employés pour leur transport, en revanche, nous connaissons mal les volumes de fret et leurs flux car, si les informations qualitatives concernant les produits ne font pas défaut, force est de constater la faiblesse des renseignements chiffrés⁹³. Nous devons donc nous contenter de quelques indications d'auteurs de la fin du XIX^e siècle ou de rares mentions aux Archives départementales de la Haute-Garonne. Jean-François Bastère est parvenu à proposer pour 1820 une évaluation chiffrée du trafic de l'amont de Garonne. Selon ses données, 1 156 bateaux chargés à la descente ont navigué sur le cours supérieur de la Garonne du Salat et de l'Ariège, 1 504 trains de bois dont environ la moitié sont restés à Toulouse alors que 811 d'entre eux ont poursuivi leur descente en aval du fleuve⁹⁴. Si l'on excepte les trains de bois et les radeaux, il arrivait en 1845 une moyenne de 40 tonnes par jour de produits au port Garaud à Toulouse en provenance de l'amont⁹⁵. Ces évaluations diffèrent en partie de celles proposées par M. de Saget qui estime qu'en 1786 il descendait environ 1 600 à 1 700 bateaux de l'amont de la Garonne et 600 à 700 radeaux, dont 400 franchissaient le pas navigal de la chaussée du moulin du Château⁹⁶.

Quelles que soient les variations des évaluations proposées, on est loin des 150 000 à 218 000 tonnes de marchandises transportées en aval d'Agen entre 1838 et 1843⁹⁷. Quant au nombre de bateaux qui naviguaient en amont de Toulouse, il ne doit pas faire illusion : on ne peut en effet comparer la navigation de l'amont à celle de l'aval en se fondant sur le nombre des embarcations, tant la dimension et le tonnage diffèrent. Dans la partie supérieure de la

93. Faute de sources chiffrées, nous avons pensé utiliser celles de l'octroi de Toulouse, imaginant pouvoir ainsi disposer de séries permettant de mesurer le trafic commercial de la Garonne en amont de la ville et son évolution dans le temps. Mais, l'absence d'information sur le revenu exact des droits, le fait que leur perception soit affermée et que les tarifs varient considérablement nous a contraint à abandonner cette piste, voir M. Gebhart et C. Mercadier, *L'octroi de Toulouse à la veille de la Révolution*, Paris, BNF, Commission d'Histoire économique et sociale de la Révolution française, 1967, p. 55.

94. J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, op. cit., p. 65. Notons que Jean Tonnadre donne un chiffre annuel plus élevé de 3 000 embarcations, radeaux divers et sapines pour le premier tiers du XIX^e siècle, voir J. Tonnadre, «La navigation sur la moyenne Garonne aux XVIII^e et XIX^e siècles», *Histoire des communications dans le Midi de la France*, t. XX, n° 74, 1977, p. 21-31.

95. AD 31, 3S, 8 ; France méridionale, épreuve 3 335, 21 mars 1845.

96. AD 31, C, 177 ; Lettre de M. de Saget, 21 août 1786.

97. A 32 km en aval d'Agen ont été transportées 150 861 tonnes de marchandises en 1838, 189 502 en 1839, 205 099 en 1840, 218 433 en 1841, 181 624 en 1842, 199 501 en 1843, voir AD 31, 5S, 2/21 ; compte rendu à messieurs les préfets des départements du Lot-et-Garonne et Gironde des travaux exécutés au mois d'août 1844, cité par J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, op. cit., p. 34. En 1852, le trafic était encore de 147 307 tonnes, voir J.-P. Poussou, «Une vallée riche et peuplée», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 366.

Garonne, les bateaux employés ordinairement ne pouvaient transporter le plus souvent que 15 tonnes et leur charge utile n'excédait pas 10 tonnes, les plus gros embarquant au plus 20 tonnes par hautes eaux ⁹⁸. Sur la moyenne et la basse Garonne, les bateaux portaient 40 à 60 tonnes au XVIII^e siècle et après amélioration de la navigation, en 1830, des sapines de 100 tonnes descendaient le fleuve alors qu'en Gironde elles atteignaient 200 tonnes ⁹⁹.

Bien que modestes en volume, les flux ne sont pas restés immuables du XVI^e au XIX^e siècle et les mutations de la conjoncture économique ont eu des effets sur l'évolution à la hausse ou à la baisse de la navigation fluviale. Mais ici aussi l'approche chiffrée est difficile et ne nous permet pas de dégager une chronologie précise de l'évolution. Selon Gabriel Manière, l'activité commerciale de la Garonne aurait atteint « son apogée entre la fin du Premier Empire, les Restaurations, les Bourbons-Orléans et la Deuxième République pour décliner très rapidement jusqu'à son terme avec l'avènement du chemin de fer et la construction des ponts » ¹⁰⁰. Ébauchée rapidement, cette chronologie recoupe cependant le schéma d'ensemble de l'évolution de la nature des transports qui a vu le chemin de fer attirer à lui une partie croissante du trafic navigable au point que, dès la période 1850-1870, on observe un déclin indéniable de la batellerie ¹⁰¹.

Bien que nous ne disposions pas d'informations statistiques sur le trafic fluvial nous permettant de confirmer ou d'infirmer l'impression de Gabriel Manière, l'évolution du nombre de marins et de bateliers de Cazères, principal port de l'amont de la Garonne, peut nous aider à esquisser une chronologie de cette évolution. En 1695, la ville n'abritait que 18 bateliers avec seulement deux maîtres ¹⁰², ce qui nous laisse penser que Cazères devait disposer à ce moment de 2 à 4 bateaux, l'équipage des barques cazériennes comportant environ 4 à 9 marins. En 1750, la ville ne compte encore que 10 bateliers et 22 radeliers ¹⁰³, chiffre ne permettant pas de constater de décollage en matière

98. J.-F. Bastère, *La batellerie de Garonne au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 24-25.

99. J.-P. Poussou, « Une vallée riche et peuplée », dans *Une histoire de la Garonne*, *op. cit.*, p. 368.

100. G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, *op. cit.*, p. 97.

101. M. Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 », *Histoire, Économie et Société*, n° 1, 1990, p. 65 et suiv.

102. AD 31, C, 1982 ; Rôle de la première capitulation des communautés du diocèse de Rieux, 1695.

103. AD 31, C, 2010-2011 ; Vingtième du revenu de l'industrie du diocèse de Rieux, 1750.

	Pêcheurs	Bateliers	Radeliers
Cazères	3	10	22
Salles	3		
Carbonne		23	
Capens	1		
Noé	1		
Rieux	1		
	9	33	22

de transport fluvial. Mais, dès 1767, selon une pétition des consuls de Cazères, la ville aurait disposé d'une douzaine de bateaux servis par une douzaine de matelots ¹⁰⁴, semblant mettre en évidence un accroissement sensible de la batellerie entre 1750 et 1767. Les données chiffrées sont ici très vagues et aucun document ne nous permet de les recouper; il serait donc particulièrement hasardeux d'en déduire un décollage du transport fluvial. En revanche, en 1825, la ville compte 8 bateaux et 10 batelets servis par 72 marins et bateliers ¹⁰⁵. L'information est ici précise et l'augmentation sensible, mais nous ne pouvons savoir, compte tenu des réserves que nous avons émises précédemment, si cette augmentation relève d'une tendance longue amorcée dès la seconde moitié du XVIII^e siècle ou si elle ne date que de la seconde décennie du XIX^e siècle. Toutefois, il paraît très probable que l'accélération des échanges, comme l'atteste la vigueur des foires et des marchés de la région entre 1750 et la Révolution ¹⁰⁶, ait été accompagnée d'un essor du trafic fluvial.

104. C. Monthieu, *Cazères, notice historique*, Toulouse, Imp. L. Boe, 1884.

105. SHAT, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, lieutenant au corps royal d'état-major, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé faisant partie de celle de Tarbes à Toulouse*, 6 juillet 1826, tableaux statistiques.

	Bateaux et batelets	Bacs	Marins et bateliers
Mauran	2	2	18
Palaminy		1	4
Cazères	18	1	72
Gensac		1	2
Saint-Julien	2	1	4
Salles		1	1
Carbonne	6	1	26
Noé		1	4
Mauzac		1	3
Le Fauga		1	2
Muret	?	?	8
	28	11	144

106. Ainsi, en 1744, Cazères ne possède que 6 foires «qui ne sont pas très florissantes», Montesquieu en a 6 «de fort petite conséquence», Rieux 4, qualifiées de «mauvaises foires dans lesquelles on ne vend presque rien» et Carbonne n'en a que 3 de «très peu de conséquences». Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle la plupart des foires et marchés du diocèse connaissent un regain d'activité. En 1764, Carbonne devient le jeudi le «rendez-vous général de la plaine et du terrefort» en compagnie de Gaillac et de Saint-Sulpice. Le Fousseret possède un «grand commerce» comme Montesquieu-Volvestre qui le samedi et le mercredi draine les «habitants de la montagne»; mais, dès cette date, le marché le plus florissant est celui de Cazères qui attire les «habitants de la montagne et du Comminges». En 1778, les Bénédictins soulignent à nouveau la vigueur économique des petites villes du diocèse de Rieux. Cazères est dite «fort commerçante». Montesquieu-Volvestre «est riante et bien bâtie» et on y fait «un commerce considérable» de petites étoffes et de produits agricoles. Carbonne est le débouché portuaire de la vallée de l'Arize, d'après AD 31, C, 1925; Enquête de 1744. Questionnaire de Le Nain, intendant de Languedoc, sur les communautés du diocèse de Rieux : population, agriculture, industrie, commerce [...], BNF; B. Binet, *Mémoire sur le diocèse de Rieux...*, *op. cit.* et BNF; *Mémoires et documents sur l'agriculture, l'industrie, le commerce...*, *op. cit.*

Cela confirmerait ainsi l'idée d'un apogée atteint dès le XVIII^e siècle¹⁰⁷. L'impression de croissance du transport sur la Garonne après l'Empire ne doit être envisagée que sous l'angle du ralentissement de l'activité économique sous la Révolution et l'Empire, en particulier à Toulouse véritable poumon économique régional, venant contrarier la tendance au développement de ce moyen de transport.

Entre la Restauration et la fin de la Monarchie de juillet, le transport fluvial connaîtrait donc de nouveau l'intensité du trafic de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Cette évolution est toutefois toute relative puisqu'elle ne repose que sur environ 120 marins et bateliers des ports de Cazères, Carbonne et Mauran¹⁰⁸, nous renvoyant à la modestie du trafic de l'amont du bassin de la Garonne; André Armengaud ne relève en effet que quelques centaines de bateliers assurant le trafic fluvial en Haute-Garonne et dans le Tarn-et-Garonne au milieu du XIX^e siècle¹⁰⁹. On est loin des 953 Agenais et des 461 Marmandais, marins et matelots, recensés par Jean-Pierre Poussou pour 1715¹¹⁰.

Cette vigueur relative du trafic fluvial ne semble pas avoir été entravée d'une manière significative par l'amélioration du réseau routier, même si Georges Frêche a pu montrer que cette amélioration a permis une diminution des deux-tiers des coûts du transport routier¹¹¹. Pourtant, d'une manière générale, l'acheminement par eau reste plus économique que par la route et mieux adapté au trafic des pondéreux; aussi, seuls quelques produits empruntent marginalement ou minoritairement la voie terrestre¹¹². Ainsi, les progrès indéniables des transports routiers entre 1750 et 1850¹¹³ n'ont-ils pas menacé la

107. Jean-Pierre Poussou, mesurant les effectifs de la batellerie sur la basse vallée de la Garonne, constate le passage des effectifs de mariniers – sans compter les marins occasionnels et les tireurs de cordes –, entre 1715 et la fin de l'Ancien Régime, de 2000/2500 à 3000/3500, laissant penser à un essor de l'activité de transport, voir J.-P. Poussou, « Une vallée riche et peuplée », dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 368. Anne-Marie Cocula-Vaillières constate de la même manière un essor du trafic au cours du XVIII^e siècle, voir A.-M. Cocula-Vaillières, « Gens de rivière... », dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 315. Jean-Luc Laffont conclut aussi à un « certain essor » de l'activité fluviale « durant les dernières décennies précédant la Révolution », voir J.-L. Laffont, « Toulouse face à la Garonne : la remise en cause d'un couple pluriséculaire (fin XVII^e-milieu XVIII^e siècles) », dans *Le Canal du Midi et les voies...*, op. cit., p. 166-167.

108. SHAT, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé...*, tableaux statistiques.

109. A. Armengaud, *Les populations de l'Est-Aquitain au début de l'époque contemporaine. Recherche sur une région moins développée (vers 1845-vers 1871)*, Paris, Mouton, 1961, p. 129.

110. J.-P. Poussou, « Une vallée riche et peuplée », dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 368.

111. G. Frêche, *Toulouse et la région Midi-Pyrénées au siècle des Lumières, vers 1670-1789*, op. cit., p. 656.

112. « [...] pour les transports de bois et autres marchandises qui arrivent au port de Boussens et qui doivent être dirigées soit sur la Grande route royale, soit pour aller vers Aurignac », voir extrait des délibérations de la municipalité de Boussens cité par G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, op. cit., p. 38.

113. Même si nous savons que la densité routière de la région reste inférieure à la moyenne nationale et que le réseau reste en partie lacunaire, voir B. Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, EHESS, 1984, p. 50, 53, 68-69, 92 et 95.

voie fluviale dans son trafic traditionnel ¹¹⁴ et c'est encore autour d'elle que continue de s'organiser la plus grande partie du trafic à moyenne et longue distance dans le Sud-Ouest de la France ¹¹⁵.

L'arrivée du chemin de fer dans la région a en revanche sonné le glas de la batellerie de rivière. Cela a commencé par un déclin continu du commerce sur la Garonne sous le Second Empire ¹¹⁶. Les édiles municipaux des villages comme des villes ont le souci d'exploiter les nouvelles possibilités offertes par ce moyen de transport moderne. À Roquefort, comme à Boussens, les municipalités se tournent résolument vers le train ¹¹⁷. Celle de Toulouse déploie toute son énergie pour obtenir la création de nombreuses lignes autour de la capitale régionale afin de faire de la ville un véritable nœud ferroviaire, consolidant ainsi son rôle régional, et accentuant de ce fait la concurrence vis-à-vis de la voie d'eau ¹¹⁸. Ainsi, le Canal latéral était rendu obsolète avant même son achèvement et le Canal des Pyrénées ne vit jamais le jour alors qu'il proposait une voie d'eau latérale à la Garonne entre Montréjeau et Toulouse ¹¹⁹. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, tous les affluents du bassin supérieur de la Garonne sont désertés par la navigation ¹²⁰. Des rivières pyrénéennes, seule la Baise, dont le débit a été renforcé en amont par les apports du canal de la Neste, était naviguée sur les dix derniers kilomètres de son cours ¹²¹.

Ceci n'est pas sans conséquence sur l'économie et la société de l'amont de la Garonne. Alors que les chantiers navals de Cazères avaient connu un développement de leur activité dans la première moitié du XIX^e siècle, dans sa

114. Anne-Marie Cocula-Vaillières note que dans la première moitié du XIX^e siècle les routes l'emportent sur la batellerie la plus vulnérable, celle des hautes vallées et des affluents de la Garonne et de la Dordogne, voir A.-M. Cocula-Vaillières, «Gens de rivière...», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 315-316. Nous n'observons pas ce phénomène dans notre zone d'étude car la route ne peut concurrencer la voie d'eau pour le transport des pondéreux. En outre, le gros cheptel est encore faiblement représenté dans la région. Aussi, malgré les progrès réalisés dans l'élaboration et l'entretien du réseau routier, les masses à transporter apparaissent encore bien considérables face aux disponibilités locales en animaux et en charrettes. Pour s'en convaincre voir les mémoires des officiers d'état major Rocher et de Lartigue, *supra cit.* et SHAT, MR 1225/ 11 et 12; J. Conil, lieutenant au corps royal d'état-major, *Reconnaissance de la route de Carbonne à Muret faisant partie de la route de Tarbes à Toulouse par Saint-Gaudens*, 11 décembre 1825.

115. R. Marconis, *Midi-Pyrénées, XIX^e-XX^e siècles. Transports, espaces, société, t. 1, Génèse et fonctionnement de la région*, Toulouse, Éd. Milan, 1986, p. 142-150.

116. H. Alleguède, *L'arrivée du chemin de fer à Toulouse*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1993, p. 92.

117. G. Manière, *De la vie de la Garonne au XIX^e siècle en amont de Toulouse*, op. cit., p. 44-47.

118. H. Alleguède, *L'arrivée du chemin de fer à Toulouse*, op. cit., p. 32-50.

119. Le Canal des Pyrénées se proposait de relier Toulouse au Bec du Gave et par là l'Océan Atlantique après Bayonne. Le canal suivait le cours de la Garonne entre Toulouse et Montréjeau, puis la basse Neste avant de se diriger soit par la vallée de l'Adour, soit par la vallée de l'Arros jusqu'en amont de Riscle. De là le canal ne devait plus quitter la vallée de l'Adour, rejoignant le fleuve jusqu'à son confluent avec le Gave de Pau. Voir S. Launay, «Le canal des Pyrénées», *R.C.*, 1995, p. 531-550. Pour le déclin des canaux face au chemin de fer, voir M. Merger, «La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914», *loc. cit.*, p. 65-94. et R. Marconis, «Les canaux du Midi au XIX^e siècle. La fin de «l'âge d'or» et la difficile quête d'un renouveau», dans *Le Canal du Midi et les voies...*, op. cit., p. 102-104.

120. S. Lerat, «L'abandon de la Garonne», dans *Une histoire de la Garonne*, op. cit., p. 476.

121. *Ibid.* et R. Bordes, «Le canal de la Neste et le barrage de Puydarrieux», *R.C.*, 1986, p. 459-461.

seconde moitié, ils subissent les contrecoups de la concurrence du chemin de fer et de la route ¹²². À Cazères, les marins disparaissent les uns après les autres. La terrible inondation de 1875 détruit les chantiers installés sur les bords de la Garonne ¹²³. Peu s'en relèvent et ce n'est qu'une activité marginale qui se maintient jusqu'au milieu du XX^e siècle ¹²⁴.

Arrivé au terme de notre étude, tout nous porte donc à penser que le trafic sur la Garonne supérieure n'a pas été sous-évalué, au contraire l'importance des données qualitatives a plutôt conduit à une surévaluation des flux. Le nombre des personnels de la batellerie, les fortunes des maîtres, la dimension des ports, tout concourt à relativiser l'impact de la voie fluviale en amont de Toulouse ¹²⁵. On ne doit pas pour autant minimiser son importance économique et sociale qui a permis à une région en quête d'activités complémentaires à l'agriculture, de connaître une certaine vigueur commerciale et une diversification de son artisanat. Toutefois, le trafic sur la Garonne n'a surtout existé qu'en rapport à la demande toulousaine et à la nécessité de trouver un moyen d'acheminement de pondéreux à la fois peu onéreux et techniquement le plus adapté. Aussi, la navigation fluviale en amont de Toulouse n'a-t-elle pas résisté à l'arrivée du chemin de fer qui l'a supplantée sans difficulté car pouvant transporter plus loin, plus lourd, plus vite, moins cher et moins dangereusement ¹²⁶.

CNRS UMR 5591 / FRA. M. ESPA.
UNIVERSITÉ DE TOULOUSE II-LE MIRAIL

122. J. Gardel, «Historique de la Batellerie à Cazères», *loc. cit.*, p. 184. La batellerie est en effet de plus en plus concurrencée par la route, notamment au XIX^e siècle où on assiste à une diminution sensible de la durée des trajets qui avait débutée modestement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, voir J. Daynes, *Voies, modes et monde des transports terrestres à Toulouse et dans la région toulousaine au XVIII^e siècle et dans la première moitié du XIX^e siècle*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le Mirail, 1976.

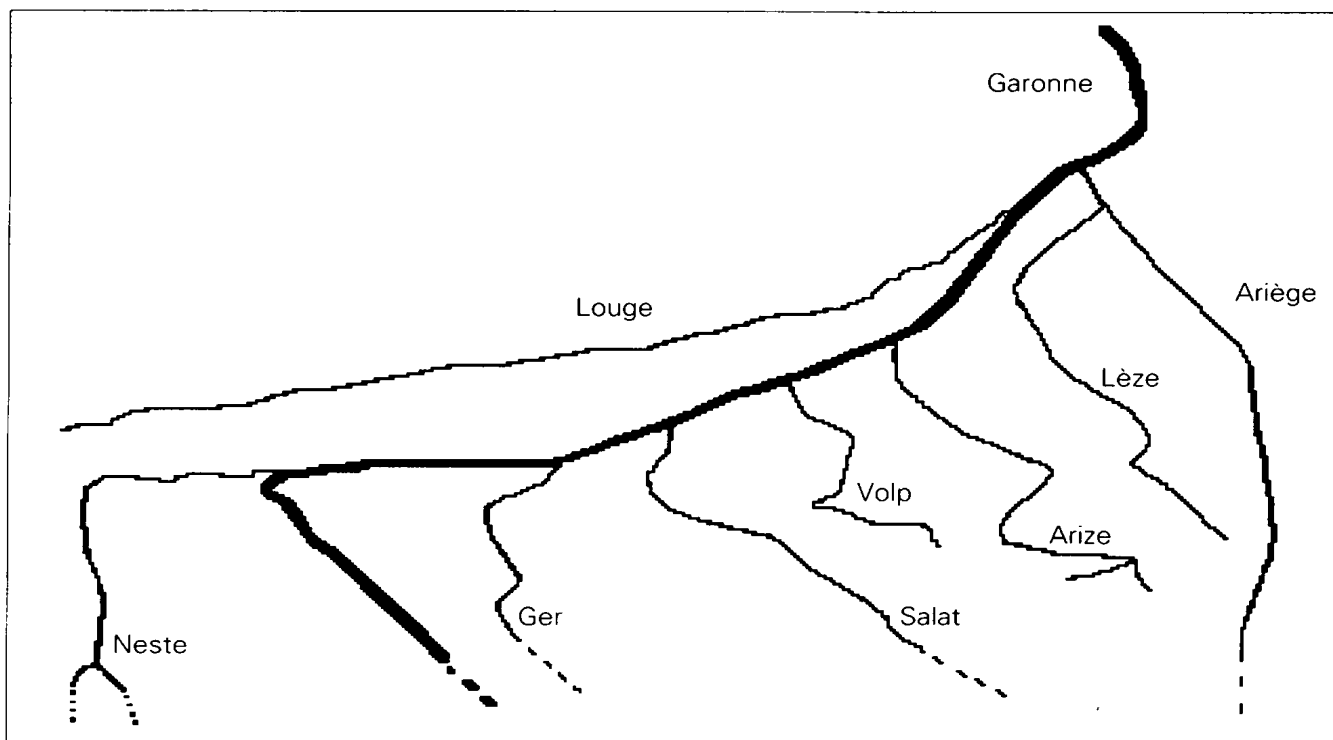
123. J. Gardel, «Historique de la Batellerie à Cazères», *loc. cit.*, p. 184.

124. G. Manière, «Une réminiscence des acteurs de la vie fluviale à Cazères aux XVIII^e et XIX^e siècles et autres évocations historiques», *loc. cit.*, p. 523. Pour une approche plus développée du déclin de la navigation fluviale de la haute vallée de la Garonne et de son bassin dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, voir J.-M. Minovez, «La fin de la navigation fluviale en Haute-Garonne», dans *Le Canal du Midi et les voies...*, *op. cit.*, p. 193-203.

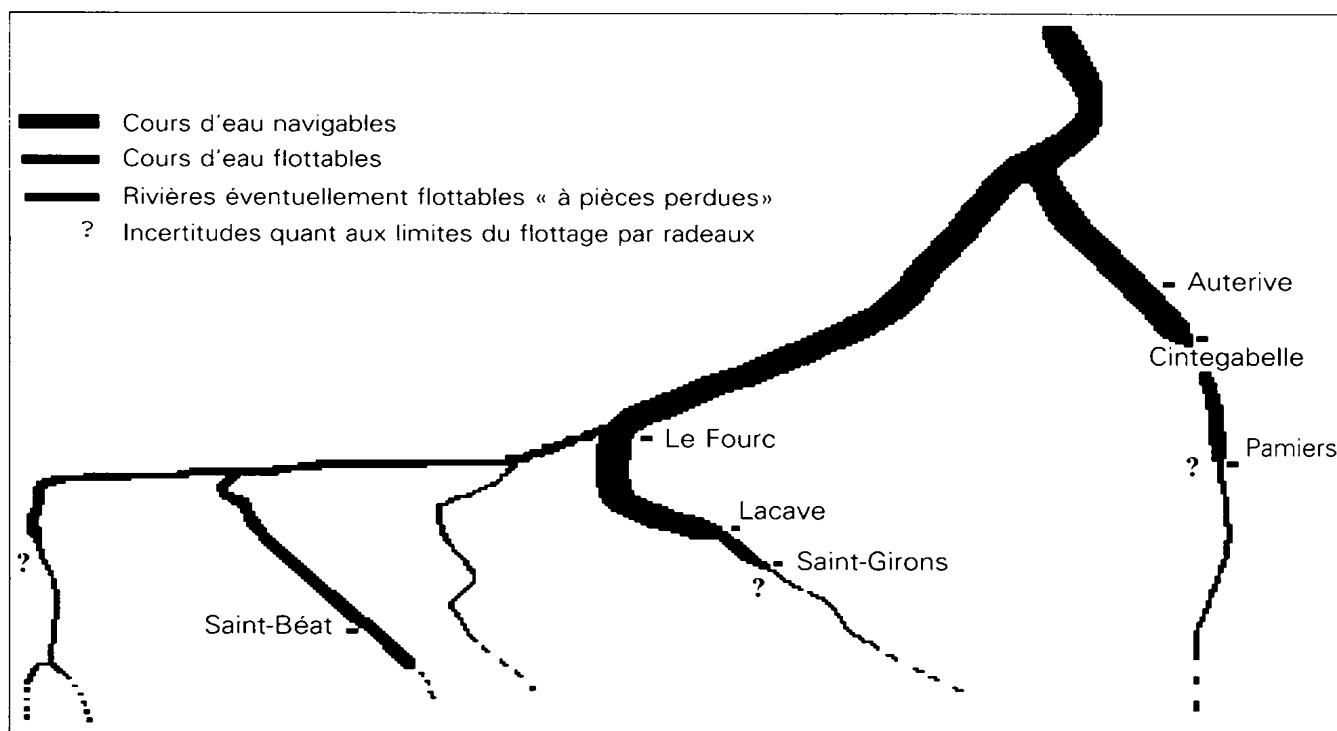
125. D'ailleurs, d'après une carte de Charles Morazé, Jean-Pierre Daviet ne mentionne pas la Garonne en amont de Toulouse comme voie navigable en 1780, voir J.-P. Daviet, *Nouvelle histoire économique de la France contemporaine. L'économie de la France préindustrielle, 1750-1840*, Paris, La Découverte, 1993, p. 29, d'après C. Morazé, *Les Bourgeois conquérants*, Paris, A. Colin, 1957. Pierre Léon et Charles Carrière font de même dans leur carte des canaux et cours d'eau navigables entre 1660 et 1789, voir P. Léon et C. Carrière, «La montée des structures capitalistes. L'appel des marchés», *Histoire économique et sociale de la France*, F. Braudel et C. Labrousse (dir.), Paris, PUF, 1970, t. 2, p. 172, fig. 14. Dans ses derniers travaux, Jean-Luc Laffont avance l'idée d'un modeste développement des activités portuaires et fluviales à Toulouse. S'il n'y a pas inactivité, il convient *a contrario* de «ne pas en surévaluer l'importance», voir J.-L. Laffont, «Toulouse face à la Garonne : la remise en cause d'un couple pluriséculaire (fin XVII^e-milieu XVIII^e siècles)», dans *Le Canal du Midi et les voies...*, *op. cit.*, p. 164-167.

126. Pour une approche récente de la question, voir F. Caron, *Histoire des chemins de fer en France (1740-2000)*, Paris, Fayard, 1997 ainsi que R. Marconis, «Politique ferroviaire et aménagement du territoire au XIX^e siècle», dans *À la conquête du temps et de l'espace : Les Révolutions des transports*, P. Delvit et M. Taillefer (dir.), Toulouse, Presses de l'Université des Sciences Sociales, 1998.

Carte 1 – Les vallées du bassin supérieur de la Garonne *



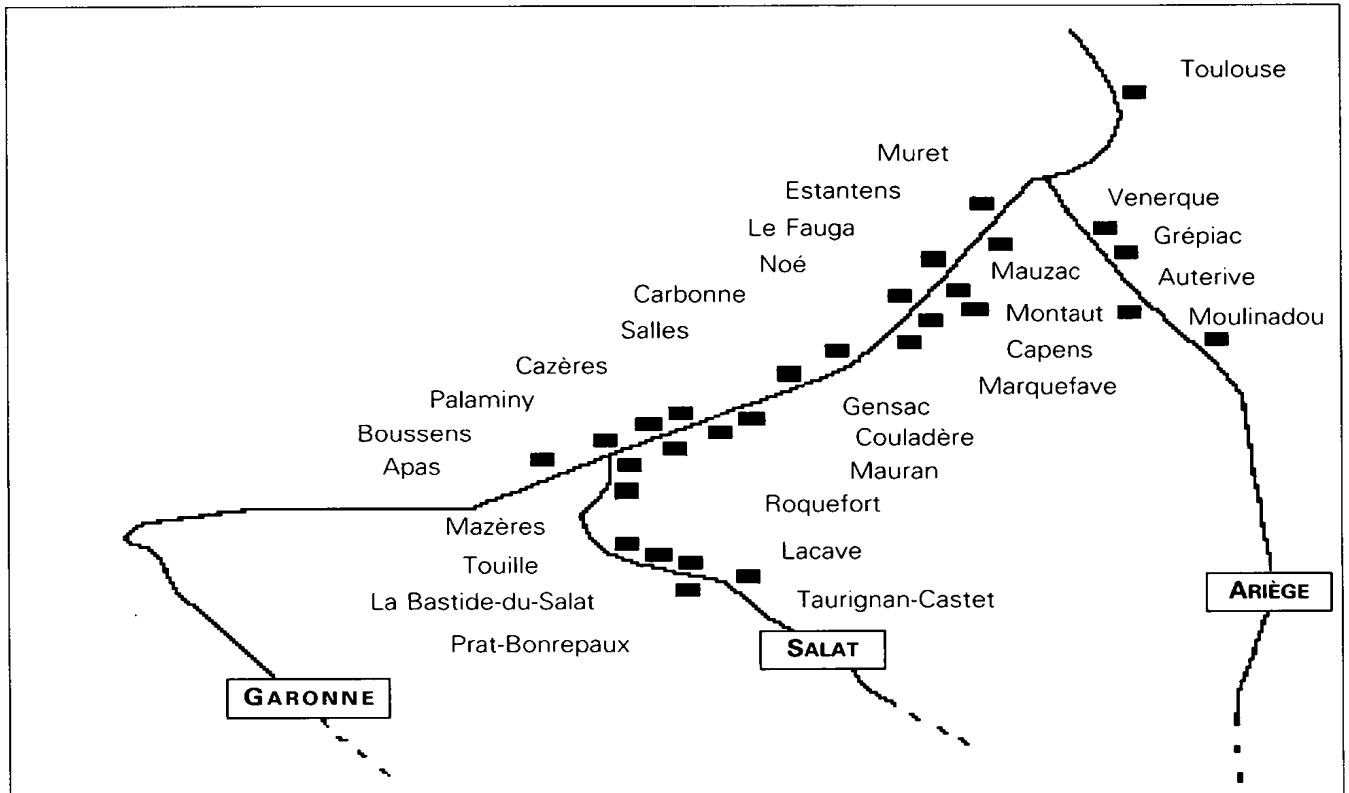
Carte 2 – Flottabilité et navigabilité des cours d'eau du bassin supérieur de la Garonne



Source : Série C et sous-séries 3S et 1N aux Archives départementales de la Haute-Garonne.

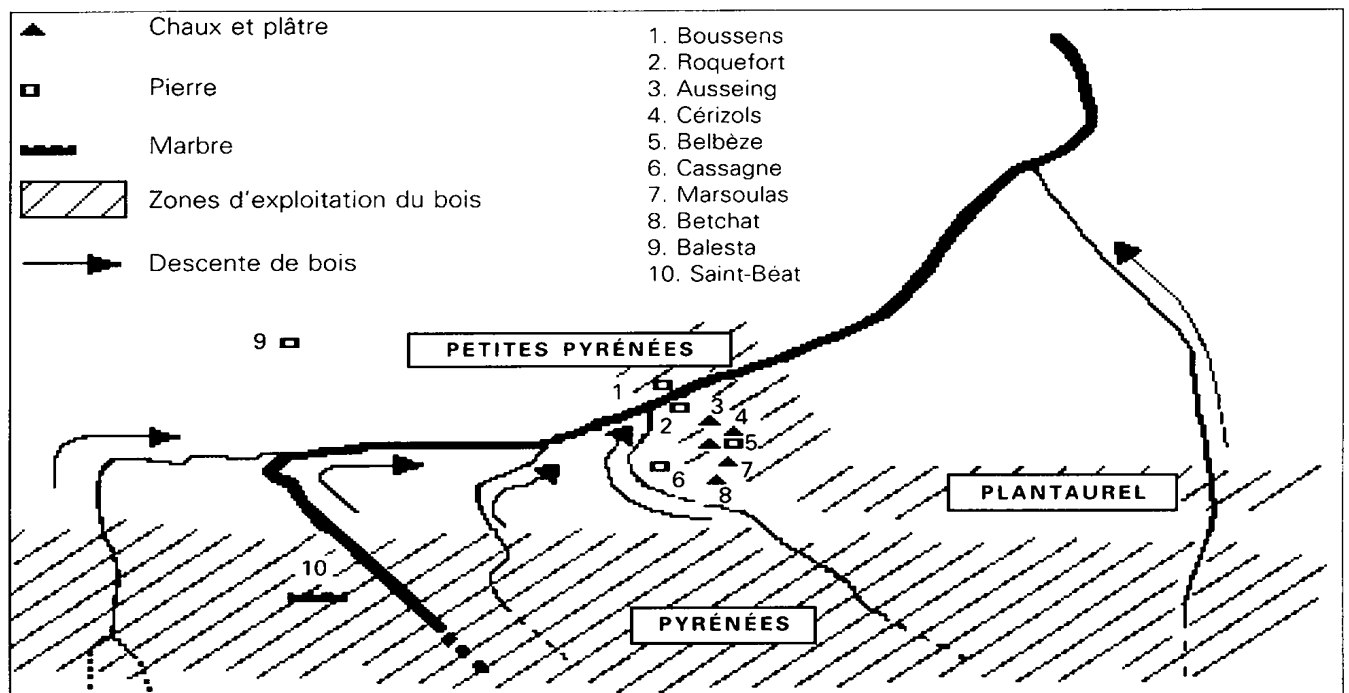
* Cartographie de Jean-Michel Minovez.

Carte 3 – Ports qui ont des dépôts de bois en amont de Toulouse au XVIII^e siècle



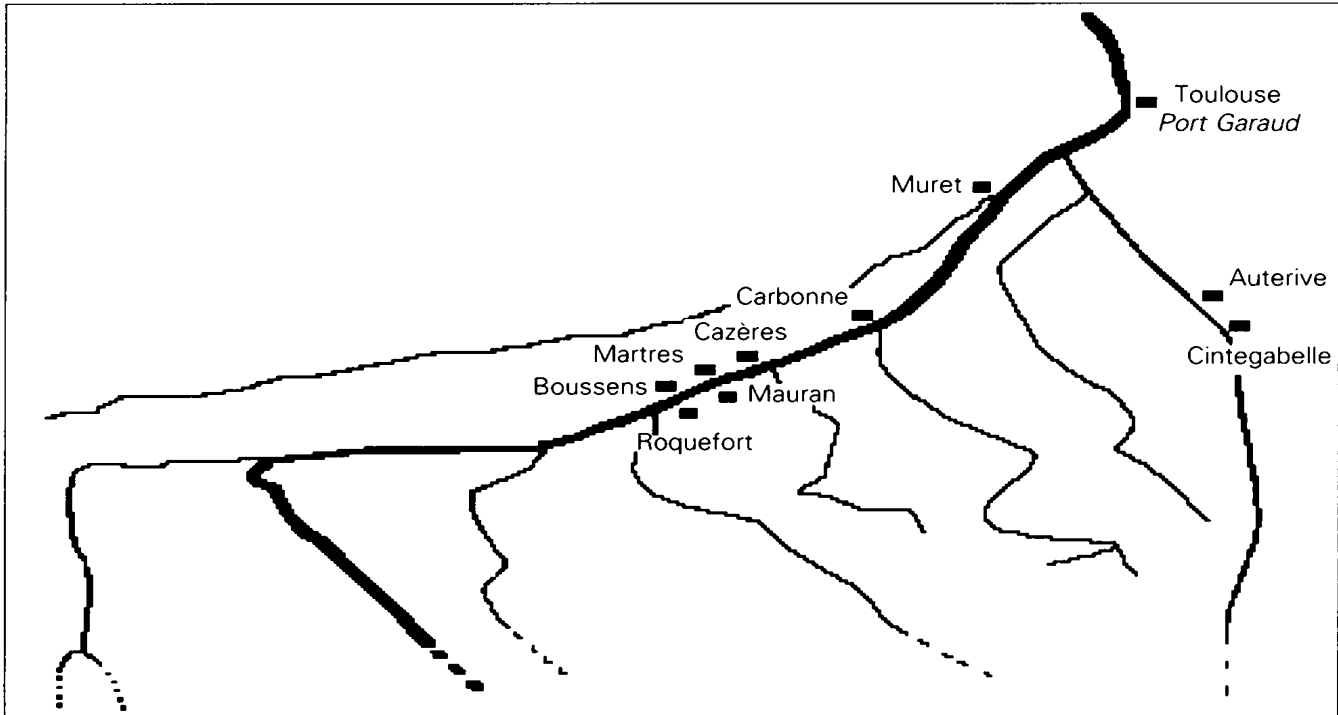
Source : B. Viguié, *Le commerce du bois à Toulouse, vers 1670-vers 1780*, mémoire de maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-Le-Mirail, 1990, p. 21.

Carte 4 – Lieux d'extraction des calcaires et zone d'exploitation des bois exportés par la Garonne



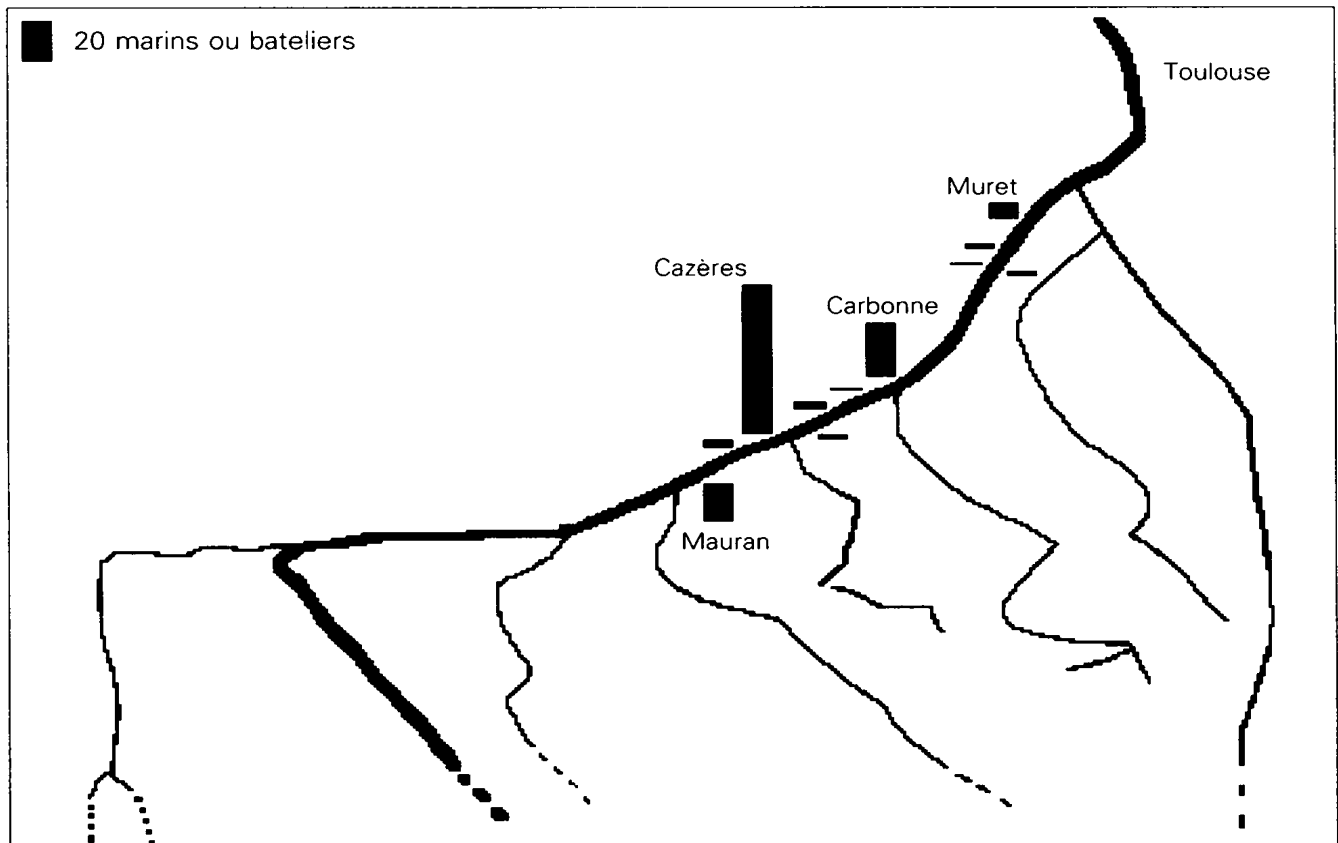
Source : Série C et sous-série 3S aux Archives départementales de la Haute-Garonne.

Carte 5 – Principaux ports du bassin supérieur de la Garonne



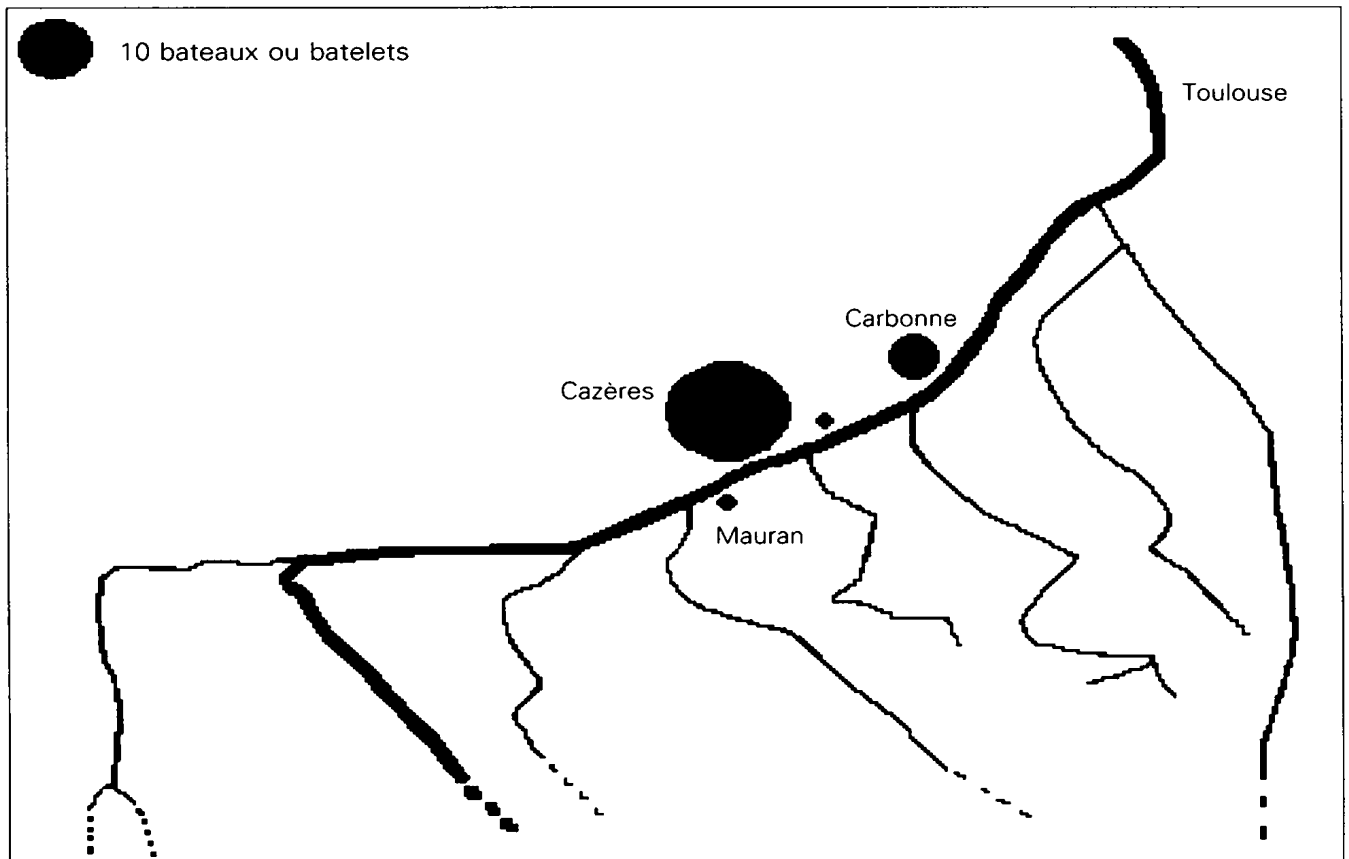
Source : Série C et sous-série 3S aux Archives départementales de la Haute-Garonne.

Carte 6 – Marins et bateliers entre Martres et Muret vers 1825



Source : Service Historique de l'Armée de Terre, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé faisant partie de celle de Tarbes à Toulouse*, 6 juillet 1826, tableaux statistiques.

Carte 7 – Bateaux et batelets entre Martres et Muret vers 1825



Source : Service Historique de l'Armée de Terre, MR 1225/ 13 à 18; A.-M. Rocher, *Reconnaissance militaire de la route de Martres à Noé faisant partie de celle de Tarbes à Toulouse*, 6 juillet 1826, tableaux statistiques.